



Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Středisko ibero-amerických studií

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Eliška Rohrová

Puertos Francos na Kanárských ostrovech

Puertos Francos on Canary Islands

Praha 2013

Doc. Mgr. Markéta Křížová, Ph.D.

Na tomto místě bych ráda poděkovala Doc. Mgr. Markétě Křížové, Ph.D. za vedení diplomové práce a také za její podporu, trpělivost, rady, inspiraci a diskuze nejen při vypracování této diplomové práce.

Rovněž děkuji prof. Manuelu Antonio de Paz Sánchez za laskavé přijetí na Universidad de La Laguna, za vstřícnost, pomoc při získávání podkladů a studijních materiálů pro tuto diplomovou práci.

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně, že jsem řádně citovala všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

2.1.2013 ve Vysokém Mýtě

Eliška Rohrová

Obsah

1	Úvod	8
2	Geograficko historický přehled.....	11
2.1	Základní údaje o Kanárských ostrovech	11
2.2	Geostrategická poloha Kanárských ostrovů	11
2.3	Historický přehled Kanárských ostrovů	12
3	Předpoklad pro ustanovení <i>Puertos Francos</i>	16
3.1	Významné legislativní změny týkající se zahraničního obchodu španělské koruny od konce 18. století	18
3.2	Cádiz – první španělský přístav „puerto franco“	20
3.3	Významné legislativní změny týkající se zahraničního obchodu Kanárských ostrovů od konce 18. století a jejich dopad na ostrovní ekonomiku	21
4	<i>Puertos Francos</i>	30
4.1	Deklarace <i>Puertos Francos</i>	30
4.2	Obsah zákona Declaración de <i>Puertos Francos</i>	31
4.3	Definice <i>Puertos Francos</i>	33
4.4	Očekávané cíle <i>Puertos Francos</i>	37
4.5	Ohlas <i>Puertos Francos</i> ve společnosti	38
5	<i>Puertos Francos</i> v období 1852 – 1884	42
5.1	Dopad <i>Puertos Francos</i> na ekonomiku Kanárských ostrovů.....	42
5.2	Obchod s cochinillou.....	43
5.3	<i>Puertos Francos</i> a „estanco de tabaco“	46
5.4	Zahraniční obchod.....	47
6	Pleito Insular	51
6.1	Santa Cruz de Tenerife	52
6.2	Puerto de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria	54

6.3	Kanárské přístavy a rozvoj paroplavby	56
7	<i>Puertos Francos</i> v období 1884 – 1900	63
7.1	Novela zákona <i>Puertos Francos</i> z roku 1870 a její dopady	63
7.2	Dopad <i>Puertos Francos</i> na ekonomiku Kanárských ostrovů	64
7.3	Zahraniční obchod.....	66
7.4	Kanárské přístavy jako předmět pozornosti koloniálních mocností	69
8	<i>Puertos Francos</i> v období 1900- 1936.....	70
8.1	Přístavní aktivita 1900 – 1914.....	73
8.2	První světová válka	75
8.3	Světová hospodářská krize	78
8.4	<i>Puertos Francos</i> a změny ve společnosti	79
9	Závěr	82
	Seznam použité literatury.....	85
	Přílohy:.....	90

Abstrakt

Ve své diplomové práci se zabývám sledováním speciálních daňových podmínek Kanárských ostrovů, které vycházejí z jejich fyzicko-geografických a socioekonomických podmínek, v kontextu mezinárodního obchodu od konce 18. století. Vrcholným okamžikem je deklarace *Puertos Francos* v roce 1852. Byla výsledkem kombinace dlouhodobého volání kanárské společnosti po udělení takového daňového systému, který by vyvedl ostrovy z hluboké ekonomické krize první poloviny 19. století, a prosazování myšlenky liberalismu ve světovém obchodě. Udělení *Puertos Francos* znamenalo pro Kanárské ostrovy zrušení celníc a některých poplatků spojených se zahraničním obchodem. Díky novému daňovému režimu se Kanárské ostrovy staly na přelomu 19. a 20. století významným bodem mezinárodního obchodu a mocenského zájmu koloniálních mocností, které ostrovy využívaly jako výchozí bod na cestě ke svým zámořským teritoriím.

Abstract

This diploma thesis focuses on the Canary Islands special arrangements in taxation in the context of the international trade since the end of the 18th century, which were related to their unique physiographical and socio-economical conditions. Long-term calling of a local society for a taxation which could lead the islands from a deep economic crises of the first half of the 19th century and spreading the idea of liberalism in international trade, culminated in declaration of Puertos Francos in 1852. Granting of Puertos Francos led to closing of customs houses and abolition of some duties connected with the foreign exchange. Thanks to the new system of taxation, by the turn of the 18th and 19th century, the Canary Islands became an important junction of the international trade and attracted interest of colonial empires, which used the islands as a starting point of the trails to their overseas territories.

1 Úvod

Přesto, že Kanárské ostrovy byly, a stále jsou, geografickou i ekonomickou periferií Evropy, v dnešní době známou především jako turistická destinace, sehrály v historii světového obchodu a mezinárodní politiky významnou roli.

I když na Kanárských ostrovech, od okamžiku jejich dobytí, platily speciální administrativní, ekonomické a daňové podmínky, které měly pomoci kompenzovat nevýhody plynoucí z jejich speciálních fyzicko-geografických podmínek a nedostatku přírodních zdrojů, byly pro jejich izolovanou ekonomiku nedostačující.

V 19. století, kdy světový obchod ovládala myšlenka liberalismu, byla, po značném úsilí kanárské společnosti, roku 1852 na Kanárských ostrovech vyhlášena deklarace *Puertos Francos*, která přinesla zrušení celní a snížení daňového zatížení zahraničního obchodu. Žádné téma nevzbudilo takový zájem kanárské společnosti jako založení *Puertos Francos* a z ní plynoucí daňové výhody. Tento rok se zapsal do historie Kanárských ostrovů jako okamžik, kdy byly definitivně rozpoznány a Španělskem uznány specifické geograficko ekonomické podmínky ostrovů. Udělení *Puertos Francos* je jedním z velkých historických úspěchů Kanárských ostrovů vůbec.

Jako časový rámec této práce jsem zvolila období od konce 18. století, kdy španělská Koruna postupně ztrácí monopol na zahraniční obchod, do roku 1936, kdy vypukla Španělská občanská válka. I když *Puertos Francos* nebyla oficiálně zrušena, tak po dobu trvání tohoto krvavého válečného konfliktu byly prakticky smazány účinky, které z ní plynuly. Během vlády generála Franca byl systém svobodného obchodu spolu s režimem *Puertos Francos* opět v praxi obnoven a to, až do roku 1972, kdy proběhla zásadní daňová reforma. Na základě zákona *Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias*, byl režim *Puertos Francos* nahrazen novým ekonomickým režimem *Régimen Económico y Fiscal de Canarias*, který též vychází z myšlenky svobodného obchodu a měl pokračovat v socioekonomickém rozvoji Kanárských ostrovů.

K vytvoření diplomové práce byla použita rešeršně-kompilační metoda sběru informací a jejich následná analýza. První fází bylo zjišťování specifických fyzickogeografických a socioekonomických podmínek Kanárských ostrovů, ze kterých režim *Puertos Francos* vycházel. V této etapě byla práce zaměřena na získávání relevantních informací o vývoji daňových výhod, které ostrovy až do vyhlášení *Puertos Francos* získaly, abych mohla následně posoudit a zhodnotit dopad deklarace nového režimu. Druhou a zároveň nejsložitější fází bylo studium samotné legislativy zákona *Puertos Francos* z roku 1852 a následných reforem z let 1870 a 1900. Třetí fází bylo sledování dopadů režimu *Puertos Francos* na socioekonomickou situaci Kanárských ostrovů s důrazem na aktivitu přístavů, zahraniční obchod a zemědělskou produkci, což byly základní pilíře tehdejšího kanárského hospodářství. Ne méně podstatnou součástí této etapy pak bylo pozorování vývoje společnosti v kontextu nového režimu.

Práce byla doplněna přehlednými tabulkami a grafy, které byly zjištěny na základě dostupných statistických údajů a slouží jako komplementární a názorné vysvětlení dané problematiky.

Vzhledem k tomu, že *Puertos Francos* na Kanárských ostrovech je velice specifické a okrajové téma španělské historie, tak doposud neexistuje v českém jazyce žádná odborná publikace zabývající se výhradně touto problematikou.

Primárním pramenem pro pochopení legislativy *Puertos Franco* byly samotné zákony a deklarace, které lze najít v elektronické podobě na stránkách španělského úředního věstníku zákonů *Diario oficial Boletín Oficial del Estado*.

Naprostou většinu primární literatury pro studium problematiky *Puertos Francos*, jsem získala během studia na univerzitě *Universidad de La Laguna* na Kanárských ostrovech v rámci zahraničního studijního programu Erasmus. Hlavním zdrojem studijních materiálů byl historický archív provincie Santa Cruz *Archivo Histórico Provincial de Santa Cruz de Tenerife*, dále archív přístavního úřadu *La Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife*, univerzitní knihovna *Biblioteca de la Universidad de La Laguna*, veřejná knihovna v Santa Cruz *Biblioteca Pública del Estado en Santa Cruz de Tenerife* a městská knihovna v Santa Cruz *Biblioteca Municipal Central de Santa Cruz de Tenerife*.

Cílem práce je zhodnotit dopady režimu *Puertos Francos* na ekonomiku Kanárských ostrovů, zda z nich učinil přístavní velmoc a středisko dálkového obchodu a jestli usnadnil cestu kanárským zemědělským produktům na zahraniční spotřební trhy a obnovil prosperitu ostrovní ekonomiky.

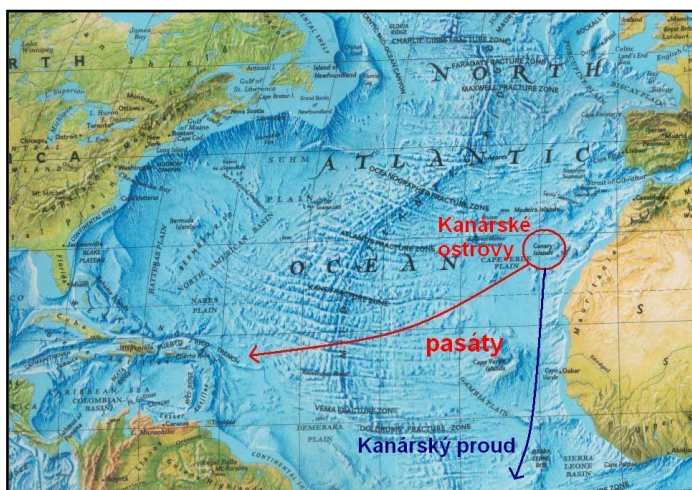
2 Geograficko historický přehled

2.1 Základní údaje o Kanárských ostrovech

Kanárské ostrovy jsou souostroví v severovýchodním Atlantském oceánu. Leží přibližně 100 km západně od pobřeží Maroka. Souostroví tvoří sedm hlavních ostrovů a šest malých ostrůvků. Náleží ke geografickému útvaru *Macronesia* spolu s ostrovy Madeira, Azorskými a Kapverdskými ostrovy, se kterými sdílí původ vzniku a vegetaci. Z administrativního hlediska náleží Kanárské ostrovy Španělskému království, v rámci kterého mají oficiální status autonomního společenství (*Comunidad Autónoma de Canarias*).¹ Celková rozloha souostroví je 7 501 km² a populace dosahuje něco přes 2 miliony obyvatel.²

2.2 Geostrategická poloha Kanárských ostrovů

Obrázek č.1: *Tranportní proudění v Atlantském oceánu*



zdroj: BROWN, Leslie. *Pedalling across the Atlantic ocean. A new world record attempt.* (online). Tenerife training. Zveřejněno 15.2.2008. [cit.12.2.2011]. Dostupné na [www: <http://www.tenerife-training.net/Tenerife-News-Cycling-Blog/2008/02/spanish-island-life/pedalling-across-the-atlantic-ocean-a-new-world-record-attempt/>](http://www.tenerife-training.net/Tenerife-News-Cycling-Blog/2008/02/spanish-island-life/pedalling-across-the-atlantic-ocean-a-new-world-record-attempt/).

Kanárské ostrovy zaujímají neopakovatelnou geostrategickou polohu na zemském povrchu. Jsou geograficky limitované, osamoceně teritorium, obklopené Atlantským oceánem a přesto představují unikátní východisko k podnikání cest do

¹ Správní uspořádání Španělského království se dělí do 17 autonomních společenství a 2 autonomních měst (Ceuta a Melilla), které jsou dále rozděleny do 50 provincií.

² JIMÉNEZ SÁNCHEZ, Sebastián. *Descripción Geográfica de Canarias y especial del grupo oriental.* Ediciones IDEA, 2006. s. 21.

zámoří. Námořní plavbu k břehům afrického a amerického kontinentu umožňuje příznivé vzdušné a mořské proudění. Jsou to především pasáty³, vanoucí k západním břehům Atlantiku a Kanárský proud.

Souostroví leží na rozcestí tří kontinentů - Evropy, Afriky a Ameriky. Samotný objevitel Nového světa Krištof Kolumbus učinil z Kanárských ostrovů místo odpočinku a mezipřístání objevitelských, a později obchodních lodí, směřujících k západním břehům Atlantiku.

2.3 Historický přehled Kanárských ostrovů

Podle dosavadního vědeckého poznání byly první obyvatelé souostroví kultury *Guanches*. Svoji kulturu rozvíjeli od 4. století před n. l. až do poloviny 14. století, kdy podlehli následkům mocenských zájmů evropských kolonizátorů. Patřili k africkému národu Berberů pocházející ze severní Afriky. Na základě kulturních projevů (ilustrací, rytin, pohřebních a náboženských praktiky) byla potvrzena nápadná podobnost s lybijsko-berberskými kulturami sousedního afrického kontinentu. Jejich příchod nedokážeme s přesností určit, odhaduje se na období mezi 5. a 1. stoletím před n. l.. Zůstává záhadou, jaké technické prostředky použili pro přepravu na Kanárské ostrovy. Nejpravděpodobnější hypotéza, kterou věda nabízí je, že je na svých lodích převezly středomořské národy, které hledaly nové země.⁴

Konkvista Kanárských ostrovů znamenala drastický zlom v jejich historii. Ukončila dosavadní civilizační rozvoj domorodých kultur a začlenila ostrovy do evropského konceptu rozvoje. K objevení Kanárských ostrovů došlo v souvislosti historických událostí, které zažívala Evropa v 14. století. Měla velký zájem o lukrativní obchod s Orientem, který ovládali muslimští obchodníci, stejně jako obchodní cesty ve Středomoří. Evropa byla nucena hledat alternativní cesty jak proniknout na východní trhy. Dalším podnětem k podnikání objevných expedicí k (jiho)východním břehům Atlantiku byl nedostatek zlata, které by vyměnili za orientální zboží. Všechny tyto události vysvětlují rostoucí zájem Evropy o prostor Atlantského oceánu a afrického pobřeží i kontinentu.

³ Pasáty jsou stálé a silné severovýchodní a jihovýchodní větry vanoucí z oblasti mezi 30° severní a 30° jižní šířky, zde proudí vzduch směrem k rovníku.

⁴ DIEGO CUSCOY, Luis. *Los guanches : vida y cultura del primitivo habitante de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular de Tenerife, 1968.

Strategická poloha Kanárských ostrovů vzbuzovala zájem jak španělské Koruny, tak Portugalského království, které mezi sebou soupeřily o nadvládu v této zóně. Řešení přinesla bula *Tratado de Tordesillas* z roku 1494, vydaná papežem Alexandrem VI.⁵, která vymezuje zónu vlivu obou království. Afrika připadla Portugalsku a veškerá v budoucnu obejevená teritoria, ležící na západ od imaginární linie 270 mil od ostrovů Zeleného Mysu, včetně Kanárských ostrovů, spadá do sféry španělského vlivu.⁶

Konkvista Kanárských ostrovů trvala téměř celé 15. století, počínaje dobytím ostrova Lanzarote v roce 1402 a konče v roce 1496 dobytím Tenerife. Proces dobývání ostrovů se dělí na dvě přesně vymezené etapy, které definovaly jejich budoucí historický vývoj: *la conquista señorial* (dobývání ostrovů Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera) a *la conquista realenga* (dobývání ostrovů Gran Canaria, La Palma a Tenerife)⁷.

- ***La conquista señorial***

Dobyvatelské výpravy na ostrovy Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera byly financovány z privátních zdrojů, především šlechty. Pán (*“señor”*) si přivlastnil dobyté území, které rozdělil mezi kolonisty. Na těchto ostrovech pak platil správní systém panství (*„sistema señoral”*)⁸. Proces dobývání zahájil Jean de Bethencourt se svou malou výpravou. V roce 1405 přistáli na jihu ostrova Lanzarote, kde postavili obranný hrad. Kolonizátoři uzavírali smlouvy s domorodým obyvatelstvem, až se jim podařilo si je zcela podrobit. Po nepodařeném pokusu o podrobení ostrova Gran Canaria dobyl v roce 1405 ostrovy Fuerteventura a El Hierro, ke kterým byla na začátku 15. století připojena také La Gomera.⁹

- ***La conquista realenga***

Dobývání ostrovů Gran Canaria, La Palma a Tenerife měla zcela odlišný princip než *conquista señorial*. Byla řízena a financována Korunou, která si byla vědoma, že *señores* nemají nezbytné prostředky na dobývání dalších ostrovů a navíc chtěla

⁵ *Dějiny Latinské Ameriky*. Koord. Josef Polišenský. Praha: Svoboda, 1979. s. 64.

⁶ MILLARES TORRES, Agustín: *Historia General de las Islas Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria: EDIRCA, 1977.

⁷ PAZ SANCHÉZ, Manuel, QUINTERO SANCHÉZ, Oliver: *La Historia de Canarias. El mejor compendio histórico del archipiélago canario*. 1. vydání. La Palmas: Centro de la Cultura Popular Canaria, 2008. s. 40.

⁸ Ibid., s. 44.

⁹ ABREU GALINDO, Juan de. *Historia de la conquista de las siete islas de Gran Canaria*. Santa Cruz de Tenerife: Imprenta, Litografía y Librería Isleña, 1848. s. 37.

předběhnout Portugalce. Byl uplatněn systém *capitulaciones*¹⁰. 24. července 1478 kapitán dobytelské výpravy Juan Rejón se svými jednotkami dosáhl břehů ostrova Gran Canaria. Konkvista Gran Canarie trvala celých 5 let, během kterých dobyvatelé čelili odporu domorodého obyvatelstva. Nakonec 29. dubna 1483 byl ostrov podroben pod vedením nového kapitána Pedra de Very. Podrobení La Palmy, cestou slibů a porušování dohod uzavřených s domorodým obyvatelstvem, trvalo 9 měsíců a bylo završeno 3. května 1493 založením města Santa Cruz de San Miguel de La Palma. 1. května 1494 byla zahájena konkvista Tenerife, kde v bitvě u Acentejo Fernández de Lugo se svými jednotkami utrpěl drtivou porážku a ztrátu velké části svých mužů ze strany domorodých obyvatel. Přes značný odpor domorodého obyvatelstva byl ostrov definitivně podroben v únoru 1496 a celé souostroví spadlo do mocenského vlivu Kastilců.¹¹

Dobývání Kanárských ostrovů mělo krvavý proces dlouhý téměř celé 15. století. Domorodé obyvatelstvo mělo převahu v dobré znalosti terénu ostrovů a připravilo dobyvatelům mnohé léčky. Dobyvatelské jednotky Kastilců nakonec zvítězily prostřednictvím zbraní a zavlečením evropských nemocí, které decimovaly domorodé obyvatelstvo stejně, jako cestou uzavírání dohod s domorodci.

Jestliže 15. století bylo ve znamení dobývání, století 16. pak bylo ve znamení osidlování a formování nové společnosti. Vítězství dobyvatelů nad domorodými ostrovany mělo hluboké následky. Ostrovy byly začleněny do takového ekonomického systému, který sloužil vnějším zájmům. Byly zavedeny nové plodiny a byla zahájena akulturace domorodého obyvatelstva.

Nejvyšší politickou a exekutickou instancí byl v případě *islas de señorío señor*, který rozděloval půdu, vybíral daně, jmenoval úředníky. V případě *islas de realengo* to byla Koruna a platil zde stejný hierarchický systém politických, ekonomických a administrativních institucí jako ve zbytku pevninského království, kde nejvyšší moc měl *Gobernador*.¹² Strategický charakter Kanárských ostrovů vyžadoval jednotný systém správy. V roce 1526 byla založena *Real Audiencia*, soudní tribunál s pravomocí platnou na celém území Kanárských ostrovů, kam mohly podávat své stížnosti jak guvernéři, tak

¹⁰ *Capitulación* – kontrakt mezi španělskou Korunou a soukromou osobou (vojevůdce, objevitel či dobyvatel), jejíž předmětem je poskytování služeb pro Korunu. Později byl tento systém použitý též pro dobývání Ameriky.

¹¹ PAZ SANCHÉZ, Manuel, QUINTERO SANCHÉZ, Oliver. Pozn. 7., s. 46.

¹² *Islas de realengo* byly rozděleny pod správu dvou guvernéřů, jeden pro Gran Canarii a druhý společně pro Tenerife a La Palmu (PAZ SANCHÉZ, Manuel, QUINTERO SANCHÉZ, Oliver, pozn. 7.)

señoři. Druhou společnou institucí byl úřad *Capitán General* zavedený v roce 1589, jako velitel vojenských jednotek a celé obrany.¹³

Po dokončení konkvisty byly ostrovy integrovány do mezinárodního obchodu skrze obchodní cesty a své přístavy. Ekonomický rozvoj ostrovů byl determinován geografickými podmínkami, které definovaly ekonomiku ostrovů jako proexportní. Přesto, že *islas de señorío* měly suché klima s nedostatkem vodních zdrojů a úrodné půdy, byly zaměřené na zemědělskou produkci obilnin, dobytkářství, export *orchilly*¹⁴ a rybaření. Ekonomika *islas de realengo* se soustředila na pěstování exportních plodin jako cukrové třtiny a vína. A právě tyto plodiny zahrnuly Kanárské ostrovy do mezinárodního obchodu mezi třemi kontinenty Atlantského oceánu. Produkce cukru generovala obrovské zisky. Cukr byl v té době luxusním a vysoce žádaným zbožím na celém starém kontinentu. Obrovské produkce cukru a její ekonomický význam byl pro Kanárské ostrovy takový, že v první polovině 16. století byly ostrovy známy jako *Isla de azúcar*.¹⁵

V roce 1550 poznamenalo pěstování cukru krize způsobená otevřením velkých třtinových plantáží v Karibiku a cukr z Kanárských ostrovů nemohl konkurovat nízkým karibským cenám.¹⁶ Pěstování třtiny se udržovalo v redukované podobě na Gran Canarii a La Palmě a ostatní oblasti se přeorientovaly na pěstování vína, které bylo požadované ne jen na španělské pevnině ale i na trzích Jižní Ameriky.

Téměř tři století měla španělská Koruna výhradní monopol na obchod s jejími zámořskými koloniemi. Kanárské ostrovy hrály v těchto vztazích klíčovou roli. Tento koloniální obchod mezi Španělskem a Amerikou, současníky nazývaný "*la Carrera de Indias*"¹⁷, hluboce ovlivnil, ne jen ekonomický vývoj, ale i každodenní život tehdejší společnosti a jeho dopady překračují jeho časovou osu. Obchod Kanárských ostrovů s Amerikou byl součástí řetězce atlantského obchodu Kanárské ostrovy – Indie – Sevilla a Cádiz. Tímto způsobem se ustanovil a dlouhou dobu prosperoval kanársko-americký obchod. Tento obchodní vztah navíc podporoval fakt, že ostrovy disponovaly mnohými přírodními (zemědělství), lidskými a technologickými (přístavy, loděnice) zdroji. Hlavní překážkou rozvoje kanársko-amerického obchodu byl královský monopol.

¹³ SUÁREZ ACOSTA, José Juan .*Conquista y colonización*. RODRÍGUEZ LORENZO, Félix ; QUINTERO PADRÓN, Carmelo L La Laguna : Centro de la Cultura Popular Canaria, 1988. Historia popular de Canarias. s. 94

¹⁴ Přírodní barvivo purpurové barvy, které se získává z lišejníků rostoucího na mořských skaliscích

¹⁵ PAZ SANCHÉZ, Manuel, QUINTERO SANCHÉZ, Oliver. Pozn. 7. s 68.

¹⁶ MILLARES TORRES, Agustín: *Historia General de las Islas Canarias*. Pozn.6. s. 168.

¹⁷ MILLARES TORRES, Agustín: *Historia General de las Islas Canarias*. Pozn.6. s. 171.

3 Předpoklad pro ustanovení *Puertos Francos*

Jestliže je cílem této práce analyzovat dopad *Puertos Francos* na ekonomiku a společnost Kanárských ostrovů, je nezbytné pochopit socioekonomickou situaci a události, které předcházely jejich vyhlášení.

19. století přineslo mnoho změn, které přímo či nepřímo ovlivnily politicko-ekonomický vývoj Kanárských ostrovů: vzestup Velké Británie jako námořní a obchodní velmoci, rozvoj Spojených států amerických, vznik evropských národních států, jako bylo Německo a Itálie, války za nezávislost v Latinské Americe a především pád španělského impéria a ztráta zámořských teritorií (Kuba, Portoriko a Filipíny). Ve Španělsku se 19. století neslo ve znamení bojů mezi zastánci liberální revoluce a absolutistické monarchie, karlistických válek, či později sporů mezi monarchisty a republikány.

Zásadní změny ve španělské administrativě přinesla Cádizská ústava (*Constitución de Cádiz*) vyhlášená 19. března 1812.¹⁸ Byla vůbec první konstitucí, která byla ve Španělsku přijata, a zároveň patřila mezi nejvíce liberální ústavy své doby. Státní moc byla nově rozdělena do tří složek – legislativní, výkonnou a soudní, což znamenalo výrazné omezení moci krále a definitivní konec vlády monarchistického absolutismu a základ současné podoby státní moci. Španělsko se stalo dědičnou konstituční monarchií.¹⁹ Další administrativní novinkou ústavy byla instituce zastupitelstva provincie tzv. *Diputación Provincial*. Podle článku 325 ústavy byla založena *Diputación provincial*, která měla sledovat prosperitu té dané provincie. („*de una Diputación llamada provincial, para promover su prosperidad..*“).²⁰ Hlavním znakem nového administrativního uspořádání byla decentralizace pravomocí ve prospěch obecních samospráv. Například pravomoce *Real Audiencia* přešly do kompetence tzv. *ayuntamientos*. Podle ústavy z 19. března 1812 bylo *ayuntamiento* orgánem místní samosprávy – obecní zastupitelstvo („*para el gobierno interior de los pueblos habrá un Ayuntamiento*“).²¹

¹⁸ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias. Madrid: Instituto de estudios de Administracion local, 1982. s. 35.

¹⁹ PAZ SANCHEZ, Manuel, QUINTERO SANCHEZ, Oliver. Pozn. 7. s. 98.

²⁰ *Constitución política de la monarquía española promulgada en Cádiz a 19 de marzo de 1812.* (online). Congreso de los Diputados. [cit. 17.8.2012]. Dostupné na [www:<http://www.congreso.es/docu/constituciones/1812/ce1812_cd.pdf>](http://www.congreso.es/docu/constituciones/1812/ce1812_cd.pdf).

²¹ Ibid.

Administrativní změny zakotvené v Cádizské ústavě se promítaly i do prostředí Kanárských ostrovů. Ostrovní politické a administrativní instituce byly postupně transformovány do takové podoby, aby odpovídaly požadavkům moderní doby. Podle Cádizské ústavy, pravomoce *Real Audiencia de Canarias*, která na ostrovech od roku 1526 zastávala soudní moc a podléhala instituci *Consejo de Castilla*²², přešly do kompetence *ayuntamientos*. Dalším přímým dopadem této ústavy bylo vytvoření samostatné Provincie Kanárských ostrovů (*Provincia de Canarias*)²³. Vzhledem k tomu, že provincii Kanárských ostrovů tvoří soubor sedmi ostrovů, bylo nutné zvolit sídlo výše zmíněných institucí. Tím byl odstartován dlouhodobý spor, tzv. *Pleito insular*, mezi hlavními městy a přístavy dvou nejvýznamnějších kanárských ostrovů: Las Palmas na ostrově Gran Canaria a Santa Cruz na ostrově Tenerife. Spor trval celé 19. století a významně ovlivnil ekonomickou a společenskou situaci kanárské společnosti. Tomuto tématu bude věnována samostatná kapitola.

Pro Kanárské ostrovy znamenalo 19. století významné změny téměř ve všech oblastech. I když v prvních dekádách nového století přetrvávaly znaky 18. století, přesto se pomalu uzavírala minulé etapa a ostrovy vstoupily do nové éry své historie. Hlavní změny se odehrály v administrativně politickém a ekonomickém systému. Předchozí etapa byla ve znamení absolutismu - koncentrace politické moci v rukou krále. V 19. století se rozvíjela nová forma správy politické moci s demokratickými prvky, tedy systém, ve kterém občané nabývají spoluúčasti na politické moci. Na poli ekonomickém se stále více prosazoval liberalismus a postupně i kapitalismus. Světem se šířila idea volného obchodu a zasáhla i Kanárské ostrovy. V druhé polovině století se Kanárské ostrovy, díky své geostrategické poloze, staly nástrojem imperialistické expanze evropských mocností. Jejich pozornost se obrátila k africkému kontinentu, který nabízel nerostné suroviny za nízké ceny, a Kanárské ostrovy, spolu se svými přístavy, se tak staly centrem mezinárodního obchodu. Příliv zahraničních investic uvedl ostrovy do systému světového obchodu, ale zároveň se jejich ekonomika stala závislou na zahraničních trzích. Také společnost zaznamenala velké změny. Doposud byla její struktura značně strnulá, jednotlivci zůstali uvězněni v té sociální vrstvě, do které se narodili. 19. století přineslo na Kanárské ostrovy větší politickou participaci, změnilo kanárskou společnost v otevřenou a různorodou, kde společenský status vyplýval z

²² BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. pozn. 18., s.7.

²³ *Constitución política de la monarquía española promulgada en Cádiz a 19 de marzo de 1812.* pozn. 20.

bohatství jednotlivce. Největší úspěch samozřejmě zažívala jen malá část společnosti a to rodící se buržoazie.

3.1 Významné legislativní změny týkající se zahraničního obchodu španělské koruny od konce 18. století

Ekonomika Kanárských ostrovů byla od svého vzniku založena na zahraničním obchodu. Proto je nutné sledovat legislativní změny španělské Koruny, které upravují jeho pravidla. I přesto, že jednotlivé zákony týkající se zahraničního a námořního obchodu byly platné na celém území Španělského království, ovlivňovaly ekonomiky jednotlivých provincií různou měrou.

Celou první polovinu 19. století se Kanárské ostrovy zmítaly v hluboké ekonomické krizi. Španělská centrální vláda však byla k jejich situaci více než lhostejná. Ostrovy pro ni znamenaly periferní oblast španělského hospodářství a odbytiště průmyslových výrobků a potravin. Navíc v této době byla pozornost centrální vlády zaměstnaná děním v Latinské Americe, kde propukla Válka za nezávislost.

Od druhé poloviny 18. století se španělští králové snažili o konsolidaci koloniálního impéria. Španělsko se obávalo růstu moci Velké Británie, která v této době ovládala mezinárodní obchodní trhy a procházela procesem industrializace. S nástupem krále Karla III, původem ze španělské větve Bourbonů, se ve Španělsku zaváděly vládní reformy po vzoru francouzského osvícenského absolutismu.²⁴ Nástrojem modernizace a obnovení ekonomické prosperity a moci španělského království byly tzv. bourbonské reformy.²⁵ Hlavním cílem bylo zvýšit příjem do státní pokladny prostřednictvím rozvoje průmyslové výroby a zahraničního obchodu, znovuotevřením dolů na drahé kovy v amerických koloniích a v neposlední řadě také zvýšením a kontrolou celních poplatků.

Karel III. provedl reorganizaci struktury habsburského modelu zahraničního obchodu, podle kterého měly přístavy Sevilla a Cádiz výlučný monopol na obchod s Amerikou. Ten se realizoval formou pravidelných obchodních výprav několika lodí – flotil, jejichž výchozím i cílovým místem byly právě tyto dva přístavy. Španělské zemědělství a manufakturní výroba nebyla schopná dostatečně zásobit tento obchod. Z toho pak profitovaly hlavně zahraniční společnosti, které měly pobočky v Cádizu a

²⁴ GONZÁLEZ PADRÓN, Antonio María: *Carlos III y las islas Canarias (1759-1788). Las Palmas de Gran Canaria: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, 1988.*

²⁵ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s.28.

Seville a obchodovaly se zahraničním zbožím. Proto v roce 1778 král Karel III. na základě prohlášení *Reglamento de Libre Comercio* otevřel obchod s Amerikou pro některé další španělské přístavy, kromě Sevilly a Cádizu, mezi než patřil i ten v Santa Cruz de Tenerife.²⁶ Pro ostrovní přístavy, ale platila podmínka, že do amerických přístavů mohly vyvážet pouze výroby vlastní produkce nikoli přeprodávat zboží. Tato podmínka byla 25. ledna 1786 změněna tak, že zahraniční zboží importované na ostrovy určené pro redistribuci na americký kontinent mohlo tvořit $\frac{1}{4}$ nakladu zboží.²⁷ Další změnou vycházející z bourbonských reforem bylo zakládání *Sociedades Económicas de Amigos del País (SEAP)* v mnoha španělských provinciích, které měly za úkol rozvíjet ekonomické potenciály dané provincie.²⁸ Vznik *SEAP* vychází z fyziokratismu, jehož podstatou je, že primárním zdrojem bohatství je zemědělská půda. Bylo obecně známo, že Kanárské ostrovy disponovaly dostatkem kvalitní zemědělské půdy a zemědělské produkce. Proto byly Kanárské ostrovy jednou z prvních provincií, kde byly *SEAP* založeny. V roce 1776 byla založena *Real Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas de Gran Canaria* a o rok později v městě La Laguna *Real Sociedad Económica de Amigos del País de Tenerife*.²⁹

Téměř tři století dlouhá tradice španělského státního monopolu na obchod s americkými državami skončila vydáním dekretu z 18. listopadu 1797 (*comercio con neutrales*), který dovolil realizovat obchod s Amerikou pouze neutrálním státům a na neutrálních lodích s tou podmínkou, že lodě budou vyplouvat a vracet se výlučně do španělských přístavů.³⁰ Neutrálním státem se rozumí takový stát, který není účastníkem válečného konfliktu a nepodporuje žádnou ze zneprátených stran vojensky, ekonomicky ani jinak a nepropůjčuje ji své území k organizování nepřátelského tažení. S oběma soupeři však může udržovat diplomatické vztahy. Tento dekret měl zmírnit zásobovací krizi vyvolanou v Americe během války Španělska s Velkou Británií, která vypukla na začátku října roku 1796. Po porážce Španělska v únoru 1797 v námořní bitvě u Mysu San Vicente, Britové zablokovali cádizský přístav. Cádiz v tuto dobu kontroloval španělský koloniální obchod a byl výchozím bodem zásobovacích lodí pro Západní Indii. Díky pozastavení koloniálního obchodu do poloviny roku 1799, došlo ke kolapsu

²⁶ Sevilla, Cádiz, Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Alfoque de Tortosa, Barcelona, Santander, Gijón, La Coruña, Palma de Mallorca a Santa Cruz de Tenerife. (BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. pozn. 18., s.29.)

²⁷ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo.. pozn. 18., s. 30.

²⁸ PAZ SANCHÉZ, Manuel, QUINTERO SANCHÉZ, Oliver: Pozn. 7., s. 87.

²⁹ PERAZA DE AYALA, José: *El régimen comercial de Canarias con Indias en el siglo XVI, XVII y XVIII*. 2009. Ediciones Idea.

³⁰ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s. 45.

cádizských obchodních aktivit a exportu. Amerika tak zůstala bez dodávek pravidelných zásob a bez možnosti uplatit svoje zboží na evropských trzích. Proto bylo Španělsko nuceno povolit koloniální obchod neutrálním státům. Této situace využily nedávno založené Spojené státy americké a staly se hlavním dodavatelem i zákazníkem španělských kolonií v Americe. Ve španělských přístavech prodávaly především obilí a kupovaly koloniální zboží.³¹

Obchod v rámci *comercio con neutrales* se udržel až do jeho odvolání Dekretem z 20. dubna 1799³², který obnovil pravidla obchodu podle *Leyes de Indias* a *Reglamento del Libre Comercio* z 12. října 1778³³. Válka skončila v roce 1801 a obchod v Cádizském přístavu se obnovil až v roce 1802. Období míru netrvalo dlouho, skončilo v srpnu 1804, kdy opět začaly konflikty s Velkou Británií, protože britští korzáři přepadali španělské lodě v Atlantiku. V roce 1805 dochází k porážce u Trafalgaru a Britové opět zablokovali Cádiz, čímž došlo k paralyzování jeho koloniálního obchodu. Ještě téhož roku bylo Španělsko nuceno obnovit *comercio con neutrales*, tentokrát ale bez podmínky navrácení se do španělských přístavů. V roce 1806 do Havany nepřijela žádná loď ze Španělska a od roku 1807 se veškerý španělský koloniální obchod uskutečňoval na lodích neutrálních států.³⁴ Španělsko touto cestou ztratilo ekonomickou kontrolu nad svými zámořskými koloniemi a obchod s nimi připadl pod kontrolu jiných států, především Velké Británie.

3.2 Cádiz – první španělský přístav „puerto franco“

Cádiz byl od období zámořských objevů nejdůležitějším španělským přístavem. Od konce 18. století do 20. let 19. století procházel těžkým obdobím, které bylo poznamenáno válečnými konflikty. Především výsledek Války za nezávislost španělských kolonií v Latinské Americe znamenal kolaps cádizského obchodu. Španělsko během této války od roku 1810 ztratilo většinu svých amerických kolonií. V prosinci 1824 po bitvě u Ayacucha³⁵ se španělské državy v Americe definitivně zmenšily

³¹ PERAZA DE AYALA, José: *El régimen comerial de Canarias con Indias en el siglo XVI, XVII y XVIII*. Pozn.29.

³² ŘÍHOVÁ, Kateřina. Události formující podobu mezinárodního obchodu od druhé poloviny 19. století (online). E-polis.cz, 2. květen 2006. [cit. 11.1.2011]. Dostupné na www.e-polis.cz/svetova-ekonomie/147-udalosti-formujici-podobu-mezinarodniho-obchodu-od-druhe-poloviny-19-stoleti.html.

³³ MORALES LEZCANO, Víctor: *Canarias en la dinámica del colonialismo español en Africa 1860-1975*. In: *V Coloquio de Historia Canario-Americana* (1982), koordinoval Francisco Morales Padrón. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985. s. 857 – 862.

³⁴ Ibid.

³⁵ *Dějiny Latinské Ameriky*. Koord. Josef Polišenský. Pozn. 5. s. 291.

na Kubu, Portoriko a Filipíny. Konec téměř stoleté tradice obchodu Cádizu s koloniemi znamenal pro místní obchodníky hlubokou krizi.³⁶

Cádizští obchodníci a místní buržoazie se snažili hledat alternativní cestu, která by nahradila ušlé zisky z koloniálního obchodu. Také si velmi dobře uvědomovali konkurenci ze strany levného pašovaného zboží na americké trhy. V roce 1810 *Diputados del Comercio de Cádiz* jako první předložili španělské Koruně návrh na založení několika *puertos francos*, kam by španělští i zahraniční obchodníci mohli volně přivážet své zboží a odkud by se také volně exportovalo do Ameriky, rozváželo na pevninu nebo do kteréhokoli jiného zahraničního přístavu na jedné nebo druhé straně oceánu. Bylo tedy třeba rychle reagovat na ekonomickou a obchodní krizi, která postihla nejen Cádiz a jeho obchodníky, ale i celé Španělsko. Právě návrh vzniku *puertos francos* představoval ideální řešení a byl stále více podporován ze strany španělské buržoazie. Bylo třeba konsolidovat španělskou ekonomiku, kterou nedokázalo oživit ani drancování amerického bohatství, ale ani otevření ekonomiky.³⁷ Nakonec *Sociedad Económica* poslala 6. února 1829 žádost králi o udělení celních svobod. Král Ferdinand III. této žádosti vyhověl a královským dekretem z 21. února 1829 udělil přístavu Cádiz status „*puerto franco*“.³⁸

3.3 Významné legislativní změny týkající se zahraničního obchodu Kanárských ostrovů od konce 18. století a jejich dopad na ostrovní ekonomiku

Kanárské ostrovy od 16. století, kdy připadly pod správu a nadvládu španělské Koruny, se díky své geografické vzdálenosti od Evropy a omezeným zdrojům přírodního bohatství těšily speciálním administrativním, ekonomickým i daňovým podmínkám. Od okamžiku objevení a následné kolonizace měly ostrovy v rámci hospodářství Španělského království spíše doplňkovou roli. Po dobytí Kanárských ostrovů nastal okamžik začít spravovat a osídlit toto území. Španělští králové si byli vědomi, že je třeba udělit těmto ostrovům takové fiskální a obchodní podmínky, které pomohou osídlit nově dobyté území.

³⁶ MORALES LEZCANO, Víctor. Pozn. 33. s. 857 – 862.

³⁷ Ibid.

³⁸ TORREJÓN CHAVES, Juan. *La creación del puerto franco de Cádiz y sus efectos sobre el tráfico de buques y mercancías.(online)*. Universidad de Zaragoza. [cit. 17.8.2012]. Dostupné na [www:<http://www.unizar.es/eueez/cahe/torreon.pdf>](http://www.unizar.es/eueez/cahe/torreon.pdf).

Existence daňových výjimek je stará jako samotná obchodní výměna. Od té doby, co člověk dospěl k potřebě směňovat výrobky, vstupují do obchodního jednání geografické odlišnosti jednotlivých území. Daňové zatížení vždy zachovává vztah úměrnosti s geografickou situací s intenzitou obchodní výměny a s poptávkou.

Historicky první osvobození od celních poplatků bylo zavedeno na ostrově Gran Canaria.

Real Cédula z 20. ledna 1487

Tato královská listina udělila obyvatelům ostrova Gran Canaria osvobození od placení alcabaly³⁹ a všech druhů daní po dobu 20 let s tím, že jedinou výjimku tvořila daň *almoarifazgo*.⁴⁰

Real Cédula z 24. prosince 1507 (de Doña Juana)

Královským nařízením z roku 1507 byly potvrzeny daňové výjimky udělené předešlou listinou, která byla považována za nadále platnou, tentokrát již s neomezenou časovou platností s tím, že se zvyšuje daň *almojarifazgo*.⁴¹

Real Cédula z 24. října 1528

Tato královské rozhodnutí, známé pod názvem *El privilegio y franqueza de Gran Canaria* potvrdilo předešlé nařízení a zároveň ustanovilo jako jedinou daň *almojarifazgo* a daň z dovozu dřeva.^{42,43}

Ostrovům Tenerife a La Palma, které byly dobyty později, byly také uděleny jisté fiskální výjimky. Tuto skutečnost dokládají ***Real Cédula z 20. března 1510 a Real Cédula z 19. září 1528***, které udělily těmto ostrovům výjimku na dobu neurčitou, když zpoplatnily pouze import a export zboží ve výši 6 % ze své hodnoty.⁴⁴

³⁹ Alcabala byla daň z prodeje, kterou musela platit ročně velká města. Z královské moci bylo zproštěno této daně mnoho míst i osob, včetně duchovních a kněží, kteří neplatili nic nebo velice zredukovanou daň. Zdroj.

⁴⁰ *Almojarifazgo* je daň z naložení a vyložení zboží.

⁴¹ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s.10.

⁴² LUXAN MELENDEZ, Santiago de. *Puertos francos de Canarias. 150 años de historia*. Las Palmas: Cabildo Insular Gran Canaria, 2002. XV Coloquio de Historia Canario - America (2002). s. 353.

⁴³ Dřevo bylo na ostrovech, stejně jako dalšího stavebního materiálu, nedostatek a tak bylo považováno jako luxusní zboží.

⁴⁴ ASCANIO Y POGGIO, Alfonso de. *El Régimen jurídico de los puertos francos de Canarias y la C.E.E.: "sobre el pasado, hacia el futuro"*. Las Palmas de Gran Canaria: Perez Galdos, 1986. s.39.

Obecně lze říci, že zahraniční obchod Kanárských ostrovů se řídil speciálními režimy, které byly odlišné od zbývajících španělského národního teritoria.

- ***Régimen de excepción al tráfico comercial con América*** byl vydán 10. prosince 1505, později ratifikován a prodloužen dalšími nařízeními. Vstoupil v platnost až po dlouhém sporu mezi kanárskými úřady a *Casa de Contratación* na základě *Real Cédula* z 20. září 1528.⁴⁵ S tímto režimem Kanárské ostrovy vstupují do své zlaté éry, kdy se změnily v místo mezipřístání mezinárodního obchodu mezi Evropou, Afrikou a Amerikou – tzv. *Carrera de Indias*.
- ***Régimen comercial de excepción con las potencias europeas*** platný během 18. století, díky kterému byly ostrovy používány jako platforma obchodu mezi třemi kontinenty, jejich mocnostmi a americkými a africkými koloniemi.⁴⁶

Na konci 18. století se daňové panorama zredukovalo prakticky na vybírání *almojarifazga*. I přesto ale, výnosy z obchodu Kanárských ostrovů s Amerikou přinášely Koruně obrovské zisky. Fiskální a ekonomický režim Kanárských ostrovů stále více vykazoval liberální tendenci.

Kanárské produkty byly vždy určeny a také směřovaly především na zahraniční trhy, tedy mimo Španělské království (s výjimkou trhů v amerických koloniích, se kterými ostrovy udržovaly silné obchodní vazby až do jejich nezávislosti). Například kanárský cukr a alkohol směřovaly do přístavů Janov a Antverpy, cochinita (přírodní barvivo purpurové barvy)⁴⁷ a víno pak na trhy anglické.⁴⁸ Zavedená protekcionistická opatření španělského hospodářství (mimo jiné soustava vývozních a dovozních cel) stála později v protikladu k volnému mezinárodnímu obchodu.

V roce 1772 byl vydán dekret (*Decretos de Libre Comercio con América*), který povolil jednomu z přístavů kanárského souostroví, konkrétně Santa Cruz de Tenerife, volný (svobodný) obchod s Amerikou.⁴⁹ Toto privilegium však bylo již v roce 1778 omezeno novým dekretem *Decreto de Libre Comercio*, který zvýhodňuje pouze vývoz z tenerifského přístavu. Je zřejmé, že tento dekret byl reakcí na nově se otevírající trhy

⁴⁵ Ibid., s. 40.

⁴⁶ LUXAN MELENDEZ, Santiago de. Pozn. 42. s. 353.

⁴⁷ Bourec nachový, který se pěstuje na opuncii. Z mrtvého usušeného bource se pak získává červené barvivo vysoké kvality

⁴⁸ QUINTANA NAVARRO, Francisco. *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856 – 1914)*. Vol. I., Madrid: 1992. s. 53.

⁴⁹ CIORANESCU, Alejandro. *Historia de Santa Cruz de Tenerife III (1803 – 1977)*. Santa Cruz de Tenerife: Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, 1978.

nedávno vzniklých Spojených států amerických jako odbytiště pro kanárské víno a zpětný dovoz amerického obilí. Opatření, mohlo by se říci zpátečnické, se ve své podstatě navrácí ke klasickému ekonomickému režimu, který byl platný již celá tři předešlá století. Ten byl založen na vývozu kanárských zemědělských přebytků a jejich směna za manufakturní výrobky a zboží, které na ostrovech nebylo možné vyrábět. Místní plodiny byly určeny primárně pro vzájemnou směnu mezi souostrovím a pouze přebytky byly určeny pro americké koloniální trhy, kde byly směněny za stříbro. Za to později koupili kterékoli zboží nedostupné na kanárských trzích. V 18. století byl například vývoz vína a barrilly stanoven přesně v takovém množství, aby pokryl dovoz průmyslového zboží z Velké Británie.

V období let 1800 – 1850 se na ostrovech daly do pohybu mechanismy zaměřené na vyřešení krize dosavadního klasického režimu a jeho nahrazení jiným ekonomickým modelem – režimem *Puertos Francos*. V letech 1820 – 1850 bylo Španělsko ve znamení centralistických opatření v oblasti ekonomické i politické. Monarchie se snaží konsolidovat svoji moc skrze protekcionistická opatření, která mají silný negativní dopad na ostrovní ekonomiku. Dne 1. ledna 1821 byl přijat nový Obecný celní sazebník (*El Arancel General único*)⁵⁰, platný na celém území Španělského království, který prakticky zrušil všechny dříve dosažená privilegia Kanárských ostrovů. Tento nový celní sazebník byl jasnou známkou ignorace znevýhodněné ekonomické situace a potřeb Kanárských ostrovů. Přijetí nového sazebníku mělo tři zásadní konsekvence: zdražení importu, především manufakturních výrobků a základních potravin; pokles konkurenceschopnosti místních produktů na zahraničních trzích a ztráta atraktivity Kanárských ostrovů pro námořní obchod. Pro Kanárské ostrovy to znamená kritické období jejich ekonomiky, poklesla poptávka po kanárských plodinách a ochladly obchodní vztahy s Velkou Británií, jejich hlavním obchodním partnerem. Nahradit import výrobků z Velké Británie produkty španělskými nebylo možné, jelikož byly stejné kvality jako ty z kanárské produkce. Z tohoto opatření nejvíce profitovali výrobci a zemědělci ze španělské pevniny, protože celý trh byl otevřen pro jejich výrobky. Protekcionistické opatření došla dokonce do takové míry, že pobřeží bylo kontrolováno hlídkami, aby zabránily příplutí jakékoli zahraniční obchodní flotily.⁵¹ Téměř okamžitou

⁵⁰ MURPHY, José. *Breves reflexiones sobre los nuevos aranceles de aduanas 1821*. K vydání připravil Marcos Guimerá Peraza. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1966.

⁵¹ MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M., RIVERO CEBALLOS, José Luis. *El concepto de crisis económica en la historia de Canarias*. In: Revista de Hacienda Canaria. Universidad de La Laguna. 2009. s. 85-104.

reakcí kanárské společnosti byla vlna protestů a projevů nespokojenosti. Nespokojenost a nesouhlas s novým celním sazebníkem otevřeně projevil také Don José Murphy ve svém dopise *Breves reflexiones sobre los nuevos aranceles de Aduanas*.⁵²

Období mezi lety 1840 a 1850 bylo vrcholem boje kanárské společnosti za celní svobody. Její boj by nikdy nemohl být úspěšný bez podpory silných osobností politického života.

José Murphy byl osobnost, která se nejvíce zasadila a bojovala za speciální ekonomické a daňové zákony pro Kanárské ostrovy. Narodil se v Santa Cruz 25. února 1774, kam se jeho rodina přestěhovala z Dublinu, odkud pocházel jeho otec. Matka byla původem z Las Palmas. Od mládí se u něho projevoval silný cit pro patriotizmus. Mezi 29. – 50. rokem svého života se intenzivně politicky angažoval ve službách Španělska i Kanárských ostrovů. V roce 1801 se jeho jméno objevuje v zápisech *Ayuntamiento de Santa Cruz*, kde vystupuje jako *Diputado* (poslanec místní vlády).⁵³ Nejvýznamnějším rokem jeho politického života byl rok 1821, kdy kritizuje Obecný celní sazebník.⁵⁴ Ještě téhož roku 1821 předseda *Diputación en Canarias* José Murphy, napsal otevřený dopis (*Breves reflexiones*) španělské vládě, kde ostře kritizoval přijetí *El Arancel General único*.⁵⁵ Napsal práci *Breves reflexiones sobre los Nuevos Aranceles de Aduanas, decretos por la legislatura nacional del año próximo pasado de 1820, es su aplicación a las Islas Canarias*. Kritizoval španělskou vládu za ignoraci speciálních podmínek Kanárských ostrovů při zavádění stejného celního sazebníku platného pro španělskou pevninu jako pro Kanárské ostrovy. Toto opatření považoval za tragickou chybu a mánii, která potírala odlišené ekonomické a administrativní předpoklady rozvoje ostrovního teritoria. „...*Estas son las islas Canarias y tal su situación, en todo y por todo muy distinta de la España europea y de la trasatlántica; y en caso de circunstancias tan diferentes, como lo atestiguará cualquiera que las haya visitado como observador, es constante que no pueden aplicárseles las mismas reglas, ni el mismo régimen administrativo que a aquellas sin que resulten efectos muy contrarios a los que la legislatura nacional se propone. ... si se prohíben o se suben los derechos de las mercancías extranjeras del comercio canario se*

⁵² MURPHY, José. Pozn. 50.

⁵³ HERNÁNDEZ GONZALES, Manuel. *Jose Murphy (1774 – 1841) Del reconocimiento de la independencia se America a su exilio y muerte en Mexico*.(online). Universidad de la Laguna. Dialnet. [cit. 17.8.2012]. Dostupné na www.dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_articulo?codigo....

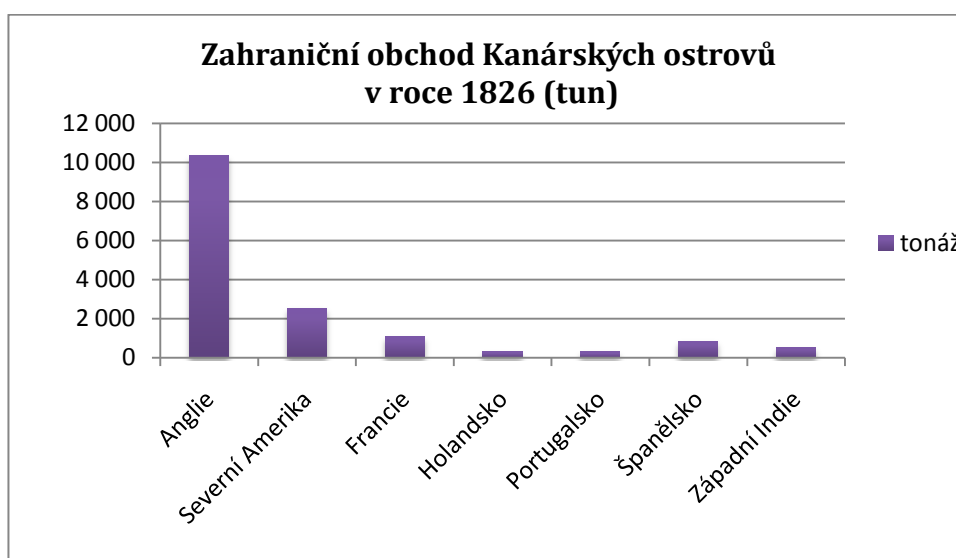
⁵⁴ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. pozn. 18., s. 41.

⁵⁵ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s. 41.

*paralizará y ello en contra del régimen especial de comercio de que han venido disfrutando...*⁵⁶

Agrární ekonomika Kanárských ostrovů byla v této době jednoznačně proexportní a závisela na zahraničním obchodu s evropskými státy (Anglie, Holandsko, Francie, Portugalsko a dalšími zeměmi). Hlavními vývozními artikly byly zemědělské plodiny, především víno, které ale nemohlo obstát v obchodní výměně s pevninským Španělskem, které mělo dostatek kvalitního vína z jižních provincií. Proto kanárské produkty musely hledat a směřovat na evropské spotřební trhy.

Graf č. 1: Zahraniční obchod Kanárských ostrovů v roce 1826



zdroj: BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*. Madrid: Instituto de estudios de Administracion local, 1982. s.47.

José Murphy tedy dospěl k závěru, že Kanárské ostrovy potřebují takový daňový systém, který by vycházel ze speciálních geograficko ekonomických podmínek souostroví a zároveň umožnil prodej produktů kanárského zemědělství na zahraničních trzích, protože to byl hlavní zdroj příjmů ostrovní pokladny, a také získat levně to zboží, které ostrovy potřebovaly, ale nebyly schopné vyprodukovat. „... *necesitan de un régimen particular para su fomento, que les produzca alivios más señalados de los que hasta ahora...*“ „*Cómo negar a los naciones consumidoras de nuestros vinos y barrilla, el*

⁵⁶ MURPHY, José. pozn. 50.

*introducirnos en cambio los géneros baratos de que necesitamos, y con cuyo lucro se alienta a un tráfico que de otra suerte dejarán por la mano?*⁵⁷

Reakcí španělské Koruny bylo vydání *El Decreto de las Cortes* z 20. ledna 1822 jehož pět článků upravuje pravidla zahraničního obchodu Kanárských ostrovů.⁵⁸ Tímto dekretem zajistila Kanárským ostrovům pokračování ve výnosném obchodování místních zemědělských plodin na evropských trzích a nespokojenost kanárské společnosti byla utištěna. Svým obsahem můžeme tento dekret považovat za předchůdce formálního založení *Puertos Francos*. Některé prvky dekretu legislativa *Puertos Francos* přejímá. Názorným příkladem je tří úrovněový obchodní systém Kanárských ostrovů zakotvený již *El Decreto de las Cortes* z 20. ledna 1822. Ostrovní obchod je rozdělen do tří horizontálních úrovní: meziostrovní, národní (mezi Kanárskými ostrovy a španělskou pevninou) a mezinárodní. Pro každou úroveň pak stanovuje celní a obchodní pravidla. Postupně se tak charakter kanárských přístavů přibližuje podobě *Puertos Francos*.

Dalším impulzem a přiblížením k *Puertos Francos* bylo založení *La Junta de Fomento de las Islas* na základě Real Orden ze dne 23. září 1830. Přesto, že v roce 1826 se na ostrovech prosazuje pěstování cochinitly, jako monokultury nahrazující produkci vína a cukru, bylo programem *Junty* rozvinout pěstování tabáku jako náhradu upadajících monokultur jako víno, barrilla a orchilla. Dalším krokem *Junty* pak byla žádost o „*desestanco del tabaco*“, které ale přišlo až s přijetím *Puertos Francos*.⁵⁹

Na začátku 19. století bylo schváleno a uvedeno v platnost speciálně za účelem konsolidace a snížení národního deficitu několik daní. Protože příjmy z celnic byly hned po příjmech z desátků nejdůležitějším zdrojem financí do ostrovní pokladny, patřily mezi nové celní daně z importu a exportu⁶⁰, což bylo v rozporu s privilegiem o zrušení *almojarifazgo*.

V roce 1823 došlo k obnovení absolutistické monarchie a znovu vešly v platnost restriktivní celní sazebníky Karla III. Tentokrát zůstaly Kanárské ostrovy ušetřeny. Byly vyslyšeny žádosti kanárské společnosti, kdy jim na základě Real Orden z 12. října 1831 byl definitivně udělen speciální sazebník „*Arancel especial de Canarias*“, který vyjímá

⁵⁷ GUIMERÁ PERAZA, Marcos: *José Murphy (1774-18..?) : su vida, su obra, sus incógnitas*. Santa Cruz de Tenerife: Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1974. s. 84.

⁵⁸ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s. 46

⁵⁹ OJEDA QUINTANA, Jose Juan. *Hacienda en Canarias desde 1800-1927*. Las Palmas de Gran Canaria: Real Sociedad Económica de Amigos del País, 1983. s. 20.

⁶⁰ Ibid. s. 21.

Kanárské ostrovy ze sazebníků platných na celém území Španělska. Ústy Jeho Veličenstva krále: „*que sus islas Canarias gocen de todos los beneficios que les ofrece su posición geográfica, la naturaleza y extensión de su suelo y de un comercio útil con las diversas naciones de al tierra.*“⁶¹ Nový celní sazebník *Arancel especial de Canarias* měl uklidnit pobouřenou kanárskou buržoazii. Byl platný výhradně pro Kanárské ostrovy a zvýhodňoval obchodní výměnu pouze ve směru ostrovy – pevnina s jasným cílem omezit zahraniční dovoz. V žádném případě tento obchod nemohl nahradit zisky z obchodní výměny vína a barrilly⁶² za manufakturní výrobky. V roce 1837 byl deficit ostrovní obchodní bilance 7,5 milionu realů.⁶³

Až do poloviny 19. století bylo vybírání poplatků a daní v celém Španělsku chaotické. Tato situace byla nejvíce znát na ostrovech vzdálených od metropole, o které se nikdo nezajímal. Podle zpráv tehdejší *Real Audiencia* corregidoři prodávali a udělovali křesla starostů takovým lidem, jejichž jediným cílem byl vlastní prospěch a obohacení se za co nejkratší možnou dobu.⁶⁴ Corregidoři byly královští úředníci, kteří zastávali vedoucí pozice místní samosprávy a především pak soudců. Vybírali všelijaké podivné daně, které byly pro lid s vysokou mírou analfabetizace nesrozumitelné.⁶⁵ Informace z této doby jsou velice fragmentované a neutříděné a je velice obtížné schromáždit ucelené a komplexní informace.

Teprve fiskální reforma Alejandra de Moná z roku 1845 vnesla do administrativního chaosu jednotný systém vybírání daní. Když v roce 1844 Isabela II. pověřila Ramóna Maríu Narváeze, aby sestavil novou španělskou vládu, byl do funkce ministra financí (*Ministro de Hacienda*) dosazen Alejandro Mon. V rámci svého mandátu připravil daňovou reformu. Tato reforma španělského daňového systému nebyla zdaleka prvním pokusem o zefektivnění jednotného procesu vybírání daní platného na celém státním území. Avšak žádný z předcházejících návrhů daňové reformy nebyl účinný jako Monovy reformy z roku 1845 (*Ley de Presupuestos de 23 de mayo de 1845*), které

⁶¹ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. pozn. 18., s. 48.

⁶² Rostlina žijící na mořských útesech s vysokou koncentrací vody a soli. V 19. století využívaná pro výrobu mýdla.

⁶³ MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M. : *Canarias, una economía insular y atlántica*. (online). In: Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX. Dialnet. [cit. 17.12.2012]. Dostupné na [www:<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4023614>](http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4023614).

⁶⁴ OJEDA QUINTANA, Jose Juan. pozn. 59., s. 55.

⁶⁵ Ibid.

znamenal počátky španělského národního daňového systému.⁶⁶ Přinesly zvýšení daňového zatížení vlastnictví nemovitého majetku a snížení daní z využívání zemědělských zdrojů.

Je zřejmé, že Koruna zcela zapomněla, nebo chtěla zapomenout, na dávné výhody Kanárských přístavů. A dále přizpůsobovala daňovou legislativu ke svému prospěchu. V roce 1845 byla přijata fiskální reforma Alejandra de Mony, která nebrala žádné ohledy na křehkost ekonomiky ostrovů a aplikovala na ostrovech stejné daně jako ve Španělském království.⁶⁷

Kanárské ostrovy se tímto ocitly v hluboké ekonomické krizi, jejíž kořeny bylo třeba hledat v rostoucí světové zemědělské výrobě a zahraniční konkurenci v oblasti zemědělské výroby a také v protekcionismu tradičních evropských trhů. V oblasti vinařství, tradičního exportního odvětví ostrovů, byly v této době na světovém trhu upřednostňovány vína iberská a jihoafrická pro jejich vyšší kvalitu ve srovnání s vínem z Kanárských ostrovů. Velká Británie, tradiční velkoodběratel kanárských vín, nejen že přestala odebírat víno z ostrovů, ale zavedla tak vysoké dovozní daně, které se rovnaly přímé prohibici.⁶⁸ Také nezávislost španělských kolonií ukončila význam Kanárských ostrovů jako přestupního místa. Všechny tyto okolnosti vedly k drastickému poklesu námořního obchodu. Ve druhé čtvrtině 19. století se dopady ekonomické krize projevovaly již ve všech sektorech ekonomiky. Nejhorší byly postiženi malí producenti vína, barrilly a obyčejní dělníci, kteří zůstali bez zaměstnání. Ekonomická krize, spolu s obdobím hladu mezi lety 1830-1840 a epidemiemi způsobenými špatnými hygienickými podmínkami, poznamenala i populační vývoj. Až do 50. let 19. století byl populační růst velice nízký, protože hodnoty natality i mortality dosahovaly vysokých hodnot a spolu s vlnou emigrace byl výsledný populační přírůstek nepatrný až záporný.⁶⁹ Na konci 40. let si zemědělsko-obchodní oligarchie začala uvědomovat, že jediné východisko z krize je navázat a rozšířit obchodní režim platný do 18. století a že celní tarify platné podle zákona z roku 1831 situaci nepomohly.⁷⁰ Špatná ekonomická situace v kombinaci s

⁶⁶ COMÍN COMÍN, Francisco; POUSADA VALLEJO, Rafael, . *Alejandro Mon y Menéndez (1801 – 1882): Pensamiento y reforma de la Hacienda*. Madrid: Ministerio de Hacienda, Instituto de Estudios Fiscales. 2002.

⁶⁷ Ibid.

⁶⁸ QUINTANA NAVARRO, Francisco. Pozn. 48.

⁶⁹ MILLARES CANTERO, Agustín; MILLARES CANTERO, Sergio; QUINTANA NAVARRO, Francisco a SUÁREZ BOSA, Miguel: *Historia contemporánea de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, Obra Social de La Caja de Canarias, 2011. s. 36.

⁷⁰ OJEDA QUINTANA, Jose Juan. Pozn. 59. s. 37 – 40.

hladomorem v roce 1847 a epidemií cholery na Grand Canarii v roce 1851, způsobila emigraci kanárského obyvatelstva v letech 1835 – 1857.⁷¹

Celá první polovina 19. století je ve znamení neucelených statistik, které nám neumožňují vytvořit hodnotný závěr a není ani zaručeno, že byly zahrnuty všechny informace o tehdejších ekonomických ukazatelích. Z dostupných informací lze učinit následující závěr: Na Kanárských ostrovech v 1. polovině 19. století neexistovala ekonomická rovnováha mezi příjmy a výdaji. Výše příjmů nebyla schopna pokrýt povinné závazky nejen na samotných ostrovech, ale i vůči královské pokladně. Královská pokladna projevovala v oblasti finanční pomoci ekonomické situaci ostrovů značný nezájem a tak ostrovy byly ponechány vlastnímu osudu. Výsledkem nedostatku kapitálu a státních investic v ostrovní ekonomice byla nulová infrastruktura. Základním problémem byl nedostatek silnic a komunikací, které by umožnily dopravit exportované zboží do přístavů. Pokud obecní a provinční finance dovolily, realizovaly se menší práce na vlastní účet, jako tomu bylo v případě vybudování cesty ze Santa Cruz do La Laguny.⁷²

Všechny tyto okolnosti utváří pohled na stav hospodářství Kanárských ostrovů v 1. polovině 19. století. A za těchto okolností přichází vyhlášení *Decretos de Puertos Francos* v roce 1852.

4 Puertos Francos

4.1 Deklarace *Puertos Francos*

Dne 11. července 1852 vchází v platnost zákon o *Puertos Francos* (*Declaración de Puertos Francos*).⁷³ Královský dekret o ustanovení *Puertos Francos* byl zveřejněn v deníku *Gaceta de Madrid*⁷⁴ ve vydání ze dne 13. července 1852, které je věnováno výhradně této problematice. Na první straně je citován otevřený dopis Juana Brava Murilla Isabelle II. Druhou část výtisku tvoří samotný text zákona ve všech jeho člancích.

Deklarace ze dne 11. července 1852 (*Declaración de Puertos Francos*) znamenala pro ekonomiku a postavení Kanárských ostrovů ve světovém obchodě konec jedné etapy

⁷¹ PAZ SANCHÉZ, Manuel, QUINTERO SANCHÉZ, Oliver, pozn. 7, s. 94.

⁷² CIORANESCU, Alejandro. *Historia de Santa Cruz de Tenerife III (1803 – 1977)*. Santa Cruz de Tenerife: Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, 1978.

⁷³ *Gaceta de Madrid*. Číslo 6595. Ze dne 13.7.1852.(online). [cit. 2010 -05-19]. Dostupné na [www:<http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf>](http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf).

⁷⁴ *Gaceta de Madrid* byl denník, který informoval o politickém, ekonomickém a administrativním dění v tehdejší době

a začátek nové. Kanárským ostrovům se otevřela cesta do rodícího se moderního světa a politického, ekonomického i sociálního dění na mezinárodní úrovni. A právě změny na poli evropského i světového dění, nové dopravní prostředky, rozvoj využití parního stroje, nástup novodobých koloniálních mocností jako Francie a Velké Británie, učinily Kanárské ostrovy středobodem světové pozornosti. Královský dekret o založení *Puertos Francos* znamenal radikální změny na úrovni ústavní. Upravil vztahy mezi Kanárskými ostrovy a státem jako takovým a zavedl nová pravidla pro ekonomické vztahy na národní i mezinárodní úrovni. Režim *Puertos Francos* byl také motivován snahou uvést v soulad všeobecné celní a obchodní podmínky platné na pevnině se speciálním režimem na Kanárských ostrovech.

Tento speciální ekonomicko fiskální a administrativně právní režim odlišil tyto přístavy a zóny od ostatních podobných státních i zahraničních zón, jakou byly například Ceuta a Melila. Založení *Puertos Francos* znamenalo vytvoření speciálních zón ne jen na národní úrovni, ale i jedinečné zóny v rámci světového obchodu.

4.2 Obsah zákona *Declaración de Puertos Francos*

1. článek udělil status „*Puertos Francos*“ přístavům Santa Cruz de Tenerife, Orotava, Ciudad Real de Las Palmas, Santa Cruz de la Palma, Arrecife de Lanzarote, Puerto de Cabras y San Sebastián. Výhradně těmto kanárským přístavům bylo povoleno obchodovat s přístavy na španělské pevnině (2. článek). 3. článek určil zemědělské plodiny a suroviny pocházející z Kanárských ostrovů, které byly při exportu na španělskou pevninu považovány za tuzemské a řídily se cly platnými pro tuzemskou výrobu. Mezi výše jmenované patřily mandle, kaštiny, brambory, cibule, sladké ovoce, ryby, pšenice, ječmen, kukuřice, cochinita, filtrační kameny⁷⁵, a další. Status tuzemské výroby naopak ztratily plodiny, suroviny a výrobky, které se z Kanárských ostrovů na španělskou pevninu reexportovaly z důvodu jejich neprodejnosti a podobných důvodů (4. článek).

Zboží, které pocházelo ze španělských zámořských teritorií v Asii a Americe, uskladněné na Kanárských ostrovech a později exportované do přístavů na španělské

⁷⁵ Pro výrobu filtračních kamenů, se používaly vulkanické pórovité kameny (láva), ze které se zpracovávaly do nálevkovitého tvaru. Takto opracovaný kámen se zasadil do dřevěného podstavce. Do kamenné nálevky se nalila voda, které stékala do prázdné nádoby umístěné pod ní. Tím jak voda protékala kamenem, se čistila a zároveň chladila. Stojany na filtrační kameny byly běžným doplňkem bytu.

pevnině, muselo být opatřeno, stejně jako zahraniční zboží, dokumenty o místě původu tohoto zboží (5. článek). 6. článek stanovil, že pro import obilí na Kanárské ostrovy se bude používat aktuální platný celní sazebník (tedy sazebník platný v celém Španělsku).

Hlavní administrativní změnou, kterou přineslo vyhlášení *Puertos Francos*, bylo zrušení doposud platného celního sazebníku, čímž došlo ke zrušení finančních bariér zahraničního obchodu, jako jsou dovozní a vývozní cla. Dále došlo ke zrušení přístavních celnic („*Aduanas*“), které centrální vláda zřizovala na pobřeží a vnitrozemských hranicích španělských držav, aby vybíraly vývozní a dovozní daně a aplikovaly do praxe všechny daňové zákony a nařízení. Obchodní lodě už tedy nemusely podstupovat zdoluhavý administrativní proces a byly vytvořeny ideální podmínky pro plynulý chod přístavů. Zrušením celnic ale nedošlo k úplnému osvobození od jakékoli kontroly pohybu zboží v přístavech. V souladu s článkem 20. byly zřízeny „*Oficinas de Intervención y Registros*“⁷⁶, které kontrolovaly a zaznamenávaly pohyb lodí v přístavu.

Díky ustanovení *Puertos Francos* by státní pokladna přišla o zisky plynoucí z platnosti Obecného celního sazebníku, které dříve ostrovy odváděly. Proto byly v zakládacím dekretu (články 7. - 13.) zakotveny tzv. kompenzační daně (tzv. *Los Arbitrios de Puertos Francos*), které měly aspoň částečně tuto ztrátu státní pokladně vynahradit.

Mezi kompenzační daně patřily:

- daně na dovoz zpracovaného i surového tabáku (článek 7) dle následující tabulky a 100 reálů za patent na výrobu cigaret (článek 8)

Tabulka č. 1: Přehled výše daní na dovoz zpracovaného i surového tabáku dle Deklarace *Puertos Francos* ze dne 11. července 1852

	cena v reálech za libru váhy	
původ tabáku	zpracovaný tabák	nezpracovaný (surový) tabák
Havana	4	2
Filipíny	3	1,5
Virginie	2	1
Mícháný	2,5	
Šňupací tabák	2	
"Verdín"	1,5	

zdroj: Gaceta de Madrid. Číslo 6595. Ze dne 13.7.1852.(online). [cit. 2010 -05-19]. Dostupné na [www:<http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf>](http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf).

⁷⁶ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. pozn. 18., s. 71.

- 250 reálů za licenci na prodej tabákových výrobků (článek 8)
- 2 % daň z nemovitosti („*contricución territorial*“) (článek 9)
- 50 % obchodní daň („*contribución comercial*“) (článek 9)
- 1 % z celkové faktury zboží (článek 10)

Vybírání těchto poplatků bylo v kompetenci *Diputación Provincial*, za dohledu „*Oficinas de Intervención y Registros*“ (článek 11).

Základací dekret samozřejmě udával i časový horizont platnosti nového režimu. Podle 14. článku byly celní svobody spolu s *Puertos Francos* uděleny Kanárským ostrovům na dobu neurčitou s tím, že pokud by centrální vláda shledala zrušení *Puertos Francos* předmětem veřejného zájmu, mohla by tento zákon zrušit. Zákon ale také uvedl, že ke zrušení *Puertos Francos* nesmělo dojít dřív, než by uplynuly tři roky od jejich prohlášení.⁷⁷

4.3 Definice *Puertos Francos*

Jelikož neexistuje jedna jediná legislativně správná definice „*Puertos Francos*“, je nezbytné pro potřeby této práce nastínit základní rámec této instituce. Vzhledem k tomu, že se termín „*puertos francos*“ objevuje v mnoha publikacích v širokém významu slova, může snadno dojít ke zkreslení či pokřivení jeho pravé podstaty. Hlavní spornou otázkou je, jestli *Puertos Francos* vytváří speciální zóny ve státním daňovém systému nebo naopak se z něho vyjímají.

Při analýze podstaty *Puertos Francos* je nezbytné vycházet primárně z tradice speciální legislativy platné na Kanárských ostrovech od jejich objevení. Jako hlavní prameny pro pochopení širokého obsahu této instituce slouží na jedné straně samotné základací královské dekrety a na straně druhé pak vývoj interpretace významu „*puertos francos*“, stejně jako skutečný vývoj této instituce v praxi. Všechna výše zmíněná historická východiska významu instituce *Puertos Francos* jsou neoddělitelná a společně formují její obsah v nejširších souvislostech. Charakter instituce je velice příbuzný, nikoli však identický, s dalšími institucemi, které jsou, na rozdíl od *Puertos Francos*, dostatečně vymezené ve španělských právně ekonomických ustanoveních, jako například

⁷⁷ Gaceta de Madrid. Číslo 6595. Ze dne 13.7.1852.(online). [cit. 2010 -05-19]. Dostupné na [www:<http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf>](http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf).

„*Los Depósitos Francos y de Comercio*“, „*Zonas Francas*“, a další. Díky blízké příbuznosti jejich legislativního charakteru a často i geografickým rozsahem působnosti dochází k používání univerzálního označení „*puertos francos*“ platného pro všechny. Redukce v označení na jeden univerzální pojem je možná pouze do jisté míry. Přestože teritoriální rozsah může být zcela identický, tak každou z těchto speciálních zón vymezují unikátní legislativa a daňové podmínky. Naprosto chybné, podle mého názoru, je pak použití „*puertos francos*“ pro zóny, kde platí jakékoli speciální daňové podmínky. *Puertos Francos* byla jedinečnou institucí, která vychází ze speciálních globálně neopakovatelných přírodních, ekonomických podmínek a historického vývoje Kanárských ostrovů.

Neexistence jediné a univerzálně platné definice není výsledkem nezájmu ze strany historiků, akademické sféry a odborné veřejnosti, ale naopak v odlišnostech chápání podstaty a dosahu *Puertos Francos* každého z nich.

- **Alfonso de Ascanio y Poggio** vnímá *Puertos Francos* jako „ekonomickou instituci, která slouží společnosti daného území jako nástroj její ekonomické prosperity. Charakteristickým znakem je absence celnic a daňového zatížení zboží v obou směrech, export-import a oběh-spotřeba, čímž se odbourávají daňové a obchodní bariéry světovému obchodu i konkurenci.“⁷⁸
- **José Gabaldón** pojal *Puertos francos* jako typ zóny, jejíž hranice byla omezená na urbanistická jádra přístavů, s fiskálními a celními privilegii, které vycházejí z přirozené podstaty prostředí, s hlavním cílem vytvořit prostor volného obchodu.“⁷⁹
- **Prof. Francisco Clavijo** definuje *Puertos francos* jako „celní instituci (*institucion aduanera*), která zahrnuje určitá urbanistická jádra státního území, kde exportované a importované zboží nepodléhá celním poplatkům s hlavním cílem vytvořit zónu volného obchodu.“⁸⁰

⁷⁸ ASCANIO Y POGGIO, Alfonso de. pozn. 44.

⁷⁹ CARBALLO COTANDA, Antonio. *Canarias, Islas francas. Las especialidades económico-fiscales del archipiélago*. Santa Cruz de Tenerife: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Instituto Tinerfeño de Expansión Económica, 1970.

⁸⁰ QUINTANA NAVARRO, Francisco. *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz (1883-1913)*. Las Palmas de Gran Canaria: La Caja de Canarias, 1985.

Dle pojetí Alfonsa de Ascanio y Poggio lze chápat dopad účinků *Puertos Francos* na celé území Kanárských ostrovů. José Gabaldón a Francisco Clavijo jsou, co se týče geografického dopadu tohoto režimu značně skromnější a omezují ho jen na přístavy a jejich urbanistická jádra. Jestliže geografické vymezení je, u těchto tří autorů, předmětem rozdílnosti v chápání *Puertos Francos*, pak celní svobody a svobodný obchod je naopak sbližují.

Pro potřeby této práce jsem identifikovala *Puertos Francos* jako:

speciální daňový systém, který odstraňuje ekonomické a administrativní bariéry mezinárodnímu obchodu, platný na území teritoria souostroví Kanárských ostrovů od roku 1852, jako nástroj jejich socioekonomického rozvoje.

Pro komplexní pochopení *Puertos Francos* v jeho obsahu a rozsahu slouží následující analýza. Na režim *Puertos Francos* můžeme nahlížet ve třech rovinách:

- 1. přesně vymezený geografický prostor**
- 2. speciální daňové podmínky platné v tomto prostoru**
- 3. svobodný obchod**

1. Přesně vymezený prostor

Puertos Francos jsou od svého založení geograficky vymezené území v rámci Španělského království, kde neplatí obecná státní daňová legislativa, ale unikátní daňový systém. Územní rozsah těchto speciálních zón se v průběhu času postupně měnil. Geografické vymezení *Puertos Francos* prošlo spleťtým historickým vývojem, pro který platí pravidlo postupného rozšiřování. Zakládající dekret z roku 1852 i následující potvrzující dekret z roku 1870 udělují status *Puerto Franco* pouze v zákoně jmenovaným přístavům. Nejstarší a zároveň rozlohou nejmenší byl koncept *Puertos Francos* platný pouze na území samotného přístavu respektive v rámci hranic přístavního města („*puerto-ciudad*”⁸¹). Vzhledem k tomu, že jediným místem, kde se realizoval výběr daní a celních poplatků, byla kancelář celnice, lze teoreticky zúžit platnost speciální legislativy pouze na její rozlohu, přesněji rozměry kanceláře. V praxi to ale znamená, že ačkoliv měly daňové úlevy pouze lokální platnost, jejich dosah byl regionální. Navíc přístav má

⁸¹ CARBALLO COTANDA, Antonio. Pozn. 79. s. 57.

tu jedinečnost, že je místem, kde se realizuje obchod. Je vstupním místem pro zahraniční zboží a výchozím bodem pro to exportované. V tomto případě pak lze vyvodit závěr, že zákonodárství považovalo přístav s jeho přilehlou zónou jako administrativní jednotku, která kontrolovala obchod a ne jako omezené území platnosti režimu *Puertos Francos*. Historický proces rozšiřování teritoria *Puertos Francos* zakončil celní zákon *Ley de Arancelaria* ze dne 1. května 1960, který rozšířil platnost speciální daňové legislativy na celé území Kanárských ostrovů.⁸²

2. Speciální daňové podmínky platné v tomto prostoru

Samotné přijetí zákona o *Puertos Francos* na jedné straně výjmulu výše zmiňované území ze státní daňové legislativy platné na celém území Španělského království a na straně druhé udělilo speciální daňové a celní podmínky v rámci *Puertos Francos*.

V rámci *Puertos Francos* nemají platnost celní daně ani jim podobné poplatky, které souvisejí s celní administrativou. V praxi to znamená, že se přestaly vybírat poplatky a daně, které měly protekcionistický charakter. Je to ta část kanárské legislativy, která téměř nepodléhala žádné historické polemice od vyhlášení *Puertos Francos* v roce 1852. Ve skutečnosti byly zrušeny všechny poplatky s výjimkou následujících *Los Arbitrios de Puertos Francos*. Tyto poplatky, prakticky pozůstatky původně platného Obecného celního sazebníku (*El Arancel General único*), byly zavedeny, aby vykompenzovaly deficit státní pokladně a postihují především zemědělské produkty.

3. Svobodný obchod

Primárním cílem zavedení nového režimu bylo ne jen oprostit ostrovy od daní, překonat periodicky se opakující socioekonomické krize, ale také stimulovat obchodní aktivity a navázat obchodní vazby se zahraničními trhy a vytvořit otevřenou ekonomiku jako protiklad k modelu uzavřené ekonomiky platné v období před vyhlášením *Puertos Francos*.

⁸² BOURGÓN TINAÓ, Luis Pablo. Pozn. 18., s. 210.

4.4 Očekávané cíle *Puertos Francos*

Puertos Francos byly výsledkem dlouholetého volání kanárské společnosti po takových změnách, které by vrátily na ostrovy ekonomickou stabilitu, zajistily příliv kapitálu a celkové zlepšení socioekonomického života.

Juan Bravo Murillo byl první, kdo jasně a veřejně vyslovil očekávané změny, které měly *Puertos Francos* přinést. Murillo byl španělský ekonom a politik, během vlády Isabelly II. zastával několikrát pozici ministra různých resortů. V roce 1850 – 1852 vykonával funkci předsedy vlády (*Presidente del Consejo de Ministros de España*).⁸³ V této době podrobně studoval ostrovní ekonomiku a všechny překážky bránící jejímu rozkvětu. *Puertos Francos* identifikoval jako jediný možný nástroj ekonomického rozvoje. Ve svém dopise *Exposición de Motivos* adresovaném Isabelle II. podrobně analyzoval příčiny a překážky ekonomického rozvoje Kanárských ostrovů a zároveň navrhoval jejich řešení. Jako hlavní příčinu, proč ostrovy prozatím nemohly využít všech svých přírodních a geostrategických výhod, identifikoval restriktivní daňový systém.⁸⁴ Řešením pak mělo být přijetí vhodných legislativních změn. Jedinečné klimatické podmínky předurčovaly ostrovy k rozvoji pěstování, ne jen, tropického ovoce v množství značně převyšujícím domácí spotřebu. Tento zemědělský přebytek ale mohl být stěží zobchodován na národních i mezinárodních trzích, pokud by neexistovalo přístavů a povolení, skrz něž by plodiny mohly opustit ostrov. Murillo viděl řešení v podobě legislativních změn, které by učinily Kanárské ostrovy atraktivní pro náklad a výklad zboží. Doposud obchodní lodě míjely mola kanárských přístavů, protože ostatní zahraniční přístavy nabízely ekonomicky mnohem výhodnější administrativní a daňové podmínky pro složení a naložení nákladu, ačkoli přístavy kanárských ostrovů měly ideální přírodní podmínky pro kotvení lodí.

V případě deklarace *Puertos Francos* měly všechny překážky zahraničního obchodu skončit a ostrovy se měly stát obchodním centrem Atlantiku a zastávkou na cestách mezi odlehlými kontinenty. Spolu se zahraničním obchodem by došlo k přílivu investic a kapitálu, vytvoření nových pracovních míst a oživení ostrovní ekonomiky.

⁸³ CRUZ GARCÍA, Tomás. *Ensayos sobre la economía canaria*. La Laguna de Tenerife : Consejo Superior de Investigaciones científicas. Instituto de estudios Canarios en la Universidad de la Laguna, 1961. Monografías – Sección III. Ciencias Económicas y Jurídicas. Volumen XVII. s .329.

⁸⁴ Ibid. s. 330.

V textech Juana Brava Murillo (*Exposición de Motivos*, 1851) a Josého Murphy (*Breves reflexiones* 1821) je nápadná podobnost jejich závěrů. Zajímavé je, že zcela nezávisle, na sobě na základě podrobné analýzy ostrovní ekonomiky, shodli na stejném závěru, že hlavním cílem je právě svoboda obchodu a ta bude motorem ekonomické prosperity.

4.5 Ohlas *Puertos Francos* ve společnosti

Návrh ustanovení kanárských *Puertos Francos*, stejně jako všechny ostatní daňové reformy, vyvolal vlnu diskusí v politických a obchodních kruzích kanárské společnosti. Jejich podstata se stala střetem zájmu tehdejších mocenských elit. V průběhu let se tak vytvořily dva zájmově vyhraněné bloky. Na jedné straně hájili zachování "status quo", tedy daňové podmínky bez instituce *Puertos Francos*, zastánci protekcionalistických opatření a státních zájmů, pro které přístavy a jejich celnice představovaly významný zdroj příjmů do státní pokladny a na straně druhé pak obchodní oligarchie. Silná obchodní elita, jejíž základnou bylo sdružení *Junta de Comercio de Canarias*, která měla zájem na zavedení pravidel volného obchodu a na získání přístupu k zahraničním trhům.⁸⁵

Na konci 40. let 19. století vládnoucí elita a vrstva vlivných obchodníků na Kanárských ostrovech zrealizovala kampaň na podporu *Puertos Francos*. Pro své argumenty zvolili formu propagačních článků v tisku - tehdejšího nejsilnějšího mediálního prostředku. V roce 1851 Manuel Rafael Vargas, publikoval sérii článků v místním periodiku *Avisador de Canarias* a otevřených dopisů, kde zdůrazňoval benefity plynoucí ze zavedení pravidel volného obchodu. Označil protekcionistická opatření španělské centrální vlády jako tyranii, jejímž kontrastem je pak svobodný obchod, který znamená svobodu a prosperitu ostrovního hospodářství a mír mezi národy. Upozornil na nutnost rychlé adaptace na nové podmínky v mezinárodním obchodě, které nastaly získáním nezávislosti amerických kolonií, britskou obchodní expanzí a rozvojem parního stroje a jeho využitím v námořní plavbě. *Puertos Francos* představovaly pro obchodní elitu naději na transformaci v proexportní ekonomiku a rehabilitaci tradičního

⁸⁵ *Junta de Comercio de Canarias*. Santa Cruz de Tenerife, 1852. K vyd. přip. Miguel Miranda. (Jedná se o komunikaci Sr. Manuela Rafaela de Vargas určenou Juntě de Comercio de Canarias)

postavení ostrovů v zámořském obchodě a bránu na vnější nově otevřené zahraniční trhy. V zájmech obou těchto mocenských elit hrály přístavy klíčovou roli.⁸⁶

Jedním z představitelů a ochránců zájmu státní pokladny a zároveň tedy i odpůrcem *Puertos Francos* v jedné osobě byl D. Pedro M. Ramírez, *ex-Diputado* provincie Kanárských ostrovů. Formou série několika článků v tisku hlavního města *El Noticioso* prezentoval a publikoval své názory veřejnosti. Základní nedostatek, který v novém celním systému spatřoval, byl, že otevření přístavů a zavedení pravidel volného obchodu by nepomohlo zvýšit hodnotu (cenu) ani objem exportovaných kanárských zemědělských produktů, protože by se tím nezvýšila poptávka v místě spotřeby. Naopak by došlo ke snížení ceny dovozu zboží pro zahraniční obchodníky, a tedy by vzrostl objem importu na ostrovy. V konečné kalkulaci by se ostrovy dostaly do záporných hodnot salda zahraničního obchodu. Tuto skutečnost D. Pedro Ramírez vysvětlil na následujícím příkladu. Obchodník, který z Kanárských ostrovů vyvážel cochinillu v hodnotě tisíc pesos se vrátil do kanárských přístavů se zbožím v hodnotě tisíc pesos. Při zavedení *Puertos Francos* při stejné hodnotě vývozu by dovezl zboží v hodnotě tisíc dvěset pesos. Dovezené zboží by prodal za stejnou cenu, ale ušetřil by na celních poplatcích. Pro konečného spotřebitele by se tak cena dovoзовého zboží neměnila, a tedy neplynula by pro něho žádná výhoda ze zavedení *Puertos Francos*. I když by zrušení celních poplatků bezesporu přilákalo větší počet lodí, poptávka po místních komoditách by vzrostla pouze do míry požadavků plynoucích z nutnosti zásobování připlouvajících lodí potravinami a posádkou, aby mohly pokračovat v cestě do cílových míst Ameriky či Asie. Navíc důvodem jejich zastávky v kanárských přístavech by nebylo cílové místo pro zobchodování zboží, ale bezcelní přístavní podmínky a nízké ceny potravin. Navíc kanárské plodiny (např. cochinilla) nemohly najít uplatnění na trzích blízké Afriky, protože zde jednoduše neexistoval průmysl či výroba, která by tuto komoditu poptávala. V případě amerického trhu by neměly kanárské ostrovy co nabídnout, protože produkovaly komodity stejné kvality jako ty americké. Na evropské trhy se již cochinilla z kanárských ostrovů vyvážela do Londýna a Marseille v maximální míře a pokud by nevzrostla jejich textilní výroba, stěží by se dalo předpokládat vytvoření obdobných center textilní výroby, která by podstatně zvýšila poptávku po této komoditě. Pro státní pokladnu by z tohoto opatření plynulo pouze zrušení příjmů z dovozního cla. Jediným,

⁸⁶ RAMÍREZ ATENZA, Pedro M.; DE VARGAS, Manuel Rafael.; a další. *La lucha por las libertades comerciales y la implantación de los puertos francos*. 1. vyd. K vydání připravil a poznámky sestavil GONZÁLEZ JEREZ, Alfonso a GUERRA PALMERO, Ricardo A. Santa Cruz de Tenerife: Idea, 2009. s. 37 – 40.

kdo by profitoval z nového celního systému, byli obchodníci. Proto důrazně zmínil, že pokud budou zrušena protekcionistická dovozní cla, muselo by nutně následovat zavedení nového druhu daně, která by sloužila jako kompenzace ušlých příjmů pro státní pokladnu z celních poplatků.⁸⁷ Dále se publikací svých článků snažil objasnit a vyvrátit očekávaný předpoklad, že *Puertos Francos* mohou změnit Kanárské ostrovy ve světové obchodní centrum a centrální sklad zboží mezi Evropou, Afrikou a Amerikou.

Založení *Puertos Francos* mělo pro kanárskou společnost opravdu velký význam. Jejich samotné vyhlášení vzbudilo ohlas v nejširší společnosti, dokonce i mezi umělci. Důkazem je tato báseň, která oslavuje *Puertos Francos*, jejich tvůrce Juana Bravo Murillo, stejně jako královnu Isabelu II. za jejíž vlády došlo k jejich vyhlášení. Autor básně je neznámý.

I

„Levanta ¡Oh Teide! tu nevada frente
De siglos y de lava corona:
Y al dorar hoy tu sien el sol paciente
Noc su luz argentina, anacarada,
De norte a sur, de oriente hasta occidente
Extiende majestuoso la mirada;
Y obliga čtivo a toda nave extraña
A saludar el pabellón de España

II

El Hacedor supremo, en Tenerife,
Te puso cual gloso extraordinario,
Para quo, dominando al arrecife,
Vigía fueses de este mar canario;
Y a fin de quo al bajel como al asquife
Pudieras señalar su rumbo vario,
Erigiote también en soberano
De su piélago Inmensa, el Océano.

⁸⁷ RAMÍREZ ATENZA, Pedro M.; DE VARGAS, Manuel Rafael.; a další. Pozn 86., s. 53.

III

Vigía rey , centinela coloso;
Obediencia te debe el naviero;
Y desde hoy ordénale imperioso
Al designarte un nuevo derrotero
Por tu mar agitado y proceloso,
Que lleve por noticka al mundo entero
Que no hay Aduanas ya tampoco Estanco
Y rige en la Nivaria el PUERTO FRANCO.

IV

Y por si acaso hubiera quien creyese,
Que sin embargo a las embarcaciones
Que lleguen a estas islas se exigiese
Algún impuesto, y haya restricciones;
O por Ital razón se retrajese
De efectuar en tu suelo transacciones
Hasta saber, que solo se aventura
Pagar UNO POR MIL SOBRE FACTURA;

V

Si alguno te pregunta sorprendido;
Por el autor de tan útil medida;
Desde tu hondo cráter encendido
Salga tu voz de trueno; y esparcida
Por los aires, en eco repetido
De ¡una madre!... ¡una reina querida !
Y haz que su nombre por el Orbe cunda;
El nombre amado de ISABEL SEGUNDA,

VI

Mas, obstinado habrá quien saber quiera
También el nombre de su consejero,
Que supo inaugurar tan feliz era
A la Nivaria y kontinente ibero
Calla entonces la voz regia y severa;
Y en tal cima colócale un letrado
En que se lea de tu llama al brillo,
El ilustrado JUAN BRAVO MURILLO.

Santa Cruz de Tenerife, 10 října 1852.⁸⁸

5 **Puertos Francos v období 1852 – 1884**

5.1 *Dopad Puertos Francos na ekonomiku Kanárských ostrovů*

Pokud chceme podrobněji proniknout do ekonomického rozvoje Kanárských ostrovů, je třeba se soustředit především na vývoj zahraničního obchodu, který hrál v historii kanárské ekonomiky klíčovou roli a byl motorem jejího rozvoje. V druhé polovině 19. století na Kanárských ostrovech neexistoval téměř žádný průmysl, s výjimkou malých dílen, a veškeré příjmy plynuly ze zahraničního obchodu se zemědělskými produkty.

Úvodem této kapitoly je třeba zdůraznit, že zahraniční obchod Kanárských ostrovů v druhé polovině 19. století nebyl doposud podrobně prostudován. Příčinou je nedostatek pramenů, ucelených a důvěryhodných statistik. Pro některé roky nedisponujeme naprosto žádnými informacemi. Je obtížné, ne-li nemožné, vyčíslit objem a hodnotu importu a exportu v jednotlivých letech stejně jako nelegálně dováženého zboží (kontrabandu). Pro poznání obchodní bilance ostrovů jsou nejcennější zdroje informací v *Informes consulares*⁸⁹.

⁸⁸ RAMÍREZ ATENZA, Pedro M.; DE VARGAS, Manuel Rafael.; a další, Pozn 86., s.103-104.

⁸⁹ „*Informes consulares británicos*“ jsou více méně pravidelné každoroční zprávy podávané britskými konsuly za období jejich působení na Kanárských ostrovech. Obsahují sérii cenných statistik, nabízejí široké a podrobné informace o množství a tonáži mnoha dovážených a vyvážených produktů.

Většina autorů, kteří se věnují této problematice, se shodují, že zahraniční obchod v prvních dekádách 19. století zaznamenal výrazný propad, ale nikdy zcela neustal. Politické dění na tehdejších národním i mezinárodním poli výrazně poznamenalo kanárskou ekonomiku. Režim *Puertos Francos* byl nezbytným opatřením, které mělo vyvést ostrovy z ekonomické krize a zároveň, skrze systém volného obchodu a principy volné konkurence, zajistit levný import takových produktů, které pokryjí potřeby rostoucí populace a zároveň nejlepší podmínky pro export domácích produktů a tím i reaktivaci samotného námořního obchodu. K ekonomické rehabilitaci ostrovů mohlo dojít jedině díky zásahu z vnějšku a to implantací nového ekonomického režimu a zavedením pěstování nových proexportních plodin, protože samotná provinciální kanárská ekonomika takový potenciál neměla.

5.2 Obchod s cochinillou

Zavedení nového režimu mělo téměř okamžitou odezvu v obchodu s cochinillou, díky které se reaktivoval celý zahraniční obchod Kanárských ostrovů, a ekonomika nabírala expanzivní síly.

Cochinilla je přírodní barvivo karmínové barvy, které se získává z hmyzu - Bource nachového - žijícího na opuncii. Sušený hmyz, rozdrcený na prach, pak slouží jako kolorant pro barvení hedvábí a vlny.⁹⁰

V 16. století se z Latinské Ameriky dovážely do Evropy přírodní barviva, které patřily mezi ty nejvyšší kvality na světě. Až do 19. století měla monopol, udělený španělskou Korunou, na produkci a export cochinilly jižní provincie Nového Španělska Oaxaca.⁹¹ Změna přišla spolu s krizí koloniálního modelu správy a válkami za nezávislost, problematickými vztahy mladých republik a Španělskem, mocenským vzestupem průmyslově rozvíjející se Velké Británie a Francie. Bylo třeba hledat nové zdroje přírodních barviv. Objevili se noví producenti ve střední Americe, jihu Španělska a na Kanárských ostrovech.

⁹⁰ Tato technika se pro kvalitu barviva udržela až do dnes.

⁹¹Apoyos y Servicios a la Comercialización Agropecuaria (ASERCA): *Estudio del mercado mundial de la cochinilla del nopal*. (online). [cit .8.8.2012]. Dostupné na [www: <http://www.infoaserca.gob.mx/proafex/COCHINILLA_NOPAL.pdf>](http://www.infoaserca.gob.mx/proafex/COCHINILLA_NOPAL.pdf)

Tabulka č. 2: Porovnání celkového exportu cochinilly z Oaxacy a Kanárských ostrovů v období 1830 – 1874 (liber hmotnosti)

Období	Oaxaca	Kanárské ostrovy
1830 - 1834	1 913 237,50	3 329,00
1835 - 1839	3 827 000,00	143 752,00
1840 - 1844	2 474 600,00	491 140,00
1845 - 1849	3 376 400,00	1 506 086,00
1850 - 1854	-	3 816 751,00
1855 - 1859	-	5 977 922,00
1860 - 1864	-	8 712 196,00
1865 - 1869	-	18 878 963,00
1870 - 1874	-	24 648 137,00

zdroj: SILVA SÁNCHEZ, Carlos, SUÁREZ BOSA, Miguel: *Evolución de la producción el comercio de la grana cochinilla, siglo XVI-XIX. (online)*. Revista de Indias, 2006, vol. LXVI, núm. 237. Dostupné na [www:<http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/issue/view/34>](http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/issue/view/34).

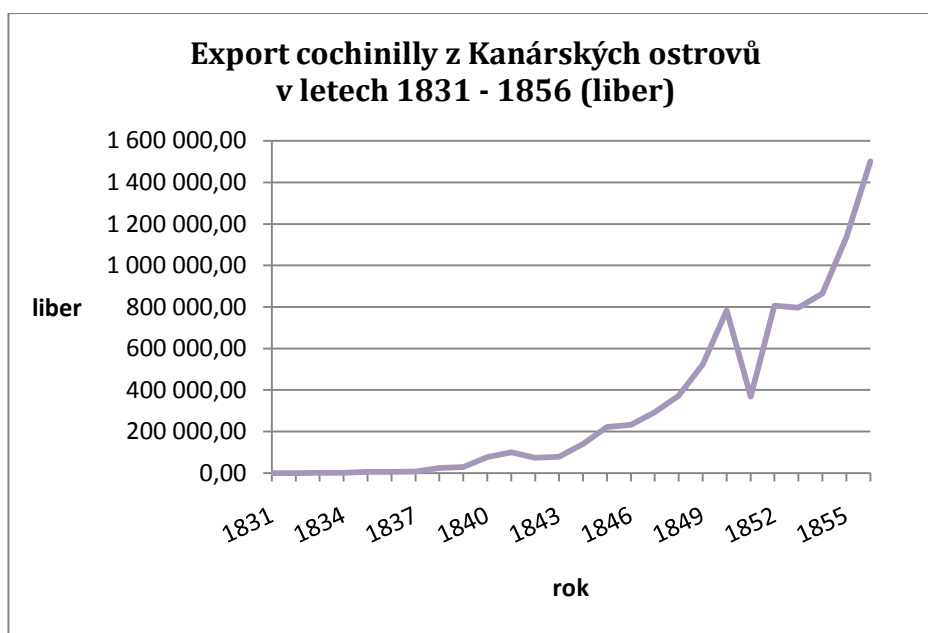
Cochinilla byla dovezena na Kanárské ostrovy kolem roku 1824 a pochází z Mexika.⁹² Historicky poprvé byla z ostrovů vyvezena v roce 1831.⁹³ V tuto dobu patřily mezi největší světové producenty a dodavatele cochinilly pro evropské trhy Mexiko, Honduras a Guatemala. Jejich produkci však decimovaly různé choroby. Vzhledem k příhodným klimatickým a pedologickým podmínkám se produkce cochinilly na ostrovech rychle rozvíjela. Spolu s otevřením *Puertos Francos* v roce 1852 tyto okolnosti učinily z Kanárských ostrovů významného světového producenta cochinilly a hlavním dodavatelem pro evropské trhy.

Obchodní statistiky existující pro období 1850 – 1884, jsou poznamenány expanzí a následnou krizí pěstování cochinilly. Jsou odrazem vlivu rozvíjejícího se textilního průmyslu v zemích Západní Evropy.

⁹² Zavedení cochinilly na Kanárské ostrovy je předmětem diskusí. Podle historika Francisca María de León přivezl první samičky hmyzu Isidro Quintero, kanovník katedrály v La Laguně, který je obdržel v Cádizu. Produkce cochinilly se rozrůstala velice rychle a od roku 1826 byla rozšířena na celém souostroví. La Gran aventura de canarias. La Laguna, 2003: Centro de La Cultura Popular Canaria.

⁹³ FERNÁNDEZ ARMESTO, F., LOBO CABRERA, M., RUMEAU DE ARMAS, A., BETHENCOURT MASSIEU, Q., GUIMERÁ RAVINA, A., GARCÍA PÉREZ, J. L., QUINTANA NAVARRO, F., HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S., DAVIES, P. N., FISHER, J. R. *Canarias e Inglaterra a través de la historia*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995. s.221.

Graf č.2: Export cochinilly z Kanárských ostrovů v letech 1831 – 1856.



zdroj: QUINTANA NAVARRO, Francisco. *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856 – 1914)* Vol. I., Madrid: 1992.

O tento druh barviva měly zájem zejména vyspělé země Západní Evropy s rozvinutým textilním průmyslem. Na evropských trzích tak cena cochinilly rychle stoupala. Nejrychleji pak na výhodné podmínky *Puertos Francos* reagovaly Francie a Velká Británie, které ihned využívaly bezcelní zóny v kanárských přístavech a výměnou za spotřební zboží odebíraly cochinillu. Od roku 1846 byla ve Velké Británii aplikována politika volného obchodu⁹⁴ a export z ostrovů tak nebyl zatížen dovozními poplatky. Tato obchodní výměna byla pro Kanárské ostrovy více než výhodná. Na kanárské trhy se tak dostávaly manufakturní výrobky a luxusní zboží za levné ceny a zároveň se exportovala cochinilla.

Exkluzivním odběratelem se stala Velká Británie, kam v roce 1856 směřovalo 57,3% exportu cochinilly z Tenerife, třikrát až čtyřikrát více než směřovalo do Francie. Dalšími odběrateli byly Holandsko, Maroko a Spojené státy americké. Obchod s cochinillou se stal populární natolik, že ostrovní tisk denně informoval o jejích cenách na evropských trzích.⁹⁵

⁹⁴ FERNÁNDEZ ARMESTO, F., LOBO CABRERA, M., RUMEAU DE ARMAS, A., BETHENCOURT MASSIEU, Q., GUIMERÁ RAVINA, A., GARCÍA PÉREZ, J. L., QUINTANA NAVARRO, F., HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S., DAVIES, P. N., FISHER, J. R. pozn. 93. s. 219.

⁹⁵ QUINTANA NAVARRO, Francisco. Pozn. 48., s. 166.

V 50 letech 19. století se její produkce, díky velké poptávce, rychle rozvíjela a zaujímal cca 60 % celkového zahraničního vývozu ostrovů. Již 4 roky od založení *Puertos Francos* se objem jejího vývozu zdvojnásobil (viz graf 2.). Nevýhodou téměř geometrického růstu její produkce byl pokles cen na světových trzích. V letech 1830 - 1840 stála libra váhy 30 reálů a v roce 1850 již stála jen polovinu.⁹⁶ Cochinilla z Kanárských ostrovů si udržela svoje primární postavení v mezinárodním obchodě s barvivou téměř půl století. Teprve v roce 1870 dosáhl její vývoz největších objemů a začínal postupně klesat. I přesto v období 1860 – 1878 její vývoz činil 90 % kanárského exportu.⁹⁷ Až v roce 1876 ztrácela své výlučné postavení ve prospěch chemických kolorantů, které začínalo vyrábět Německo. Poprvé byla umělá barviva představena v roce 1862 na mezinárodní výstavě v Londýně. Následky byly okamžité, dostatek levných kolorantů způsobil v 80. letech pád ceny přírodních barviv a zruinoval kanárské producenty.⁹⁸ Nejnižších hodnot vývozu vůbec dosáhla v roce 1884. V době největší poptávky po cochinille se spousta drobných producentů zadlužilo, aby mohlo rozšířit svá políčka s vidinou rychlého zisku. Pád ceny cochinilly na světových trzích způsobil, že drobní zemědělci zůstali bez finančních prostředků pro splácení dluhů a pro jejich zaměstnance ztrátu zaměstnání a obživy. Kanárská společnost ztratila iluze v liberální politiku *Puertos Francos*. Na Kanárských ostrovech nastala další těžká krize, která vyvolala vlnu emigrace do Latinské Ameriky.⁹⁹ Bylo třeba neprodleně hledat nové exportní produkty, které by vrátily ztracenou ekonomickou prosperitu z produkce cochinilly.

5.3 *Puertos Francos* a „estanco de tabaco“

Jednou z klíčových změn, kterou *Puertos Francos* přinesly bylo, že upravily celní poplatky uvalené na dovoz, prodej a zpracování tabáku. Nový režim zrušil „*estanco de tabaco*“ a Španělsko tak ztratilo monopol na prodej tabáku („*desestanco*“) a bylo tedy možné jej pěstovat a prodávat na Kanárských ostrovech.

⁹⁶ RODRIQUEZ, Fernando a DE ACUÑA, Rodriguez: *Formacion de la economía canaria (1800 – 1936)*. Madrid: Biblioteca financiera del Banco Occidental, 1981.s. 23.

⁹⁷ Ibid., s.25.

⁹⁸ NAVARRO MURCIA, Emilio: *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de geografía urbana*. Aula de cultura Tenerife, 1975.

⁹⁹ BERGASA, Oscar y GONZALEZ VIEITEZ, Antonio: *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria*. Madrid, Guadiana de Publicaciones, 1969, str. 27.

Na rozdíl od obilnin a mouky, jako základních prostředků pro obživu obyvatelstva, byl tabák hodnocený jako luxusní zboží, proto na jeho dovoz bylo uvaleno clo, jehož přesné hodnoty udává článek 7. zakládacího dekretu. Existence tohoto cla v praxi byla vysvětlována tak, že měla chránit rozvíjející se tabákový průmysl Kanárských ostrovů.

Pěstování tabáku se rychle rozvíjelo a nahradilo úpadek v produkci cochinilly. Místní pěstování tabáku však nemohlo zcela pokrýt jeho potřebu, proto byl i nadále zčásti dovážen. V žádné jiné provincii nebyl zakořeněn zvyk kouření tabáku jako na Kanárských ostrovech. Obliba kouření byla rozšířena mezi muži i ženami již od raného věku. Byli vždy zvyklí na „pašovaný“ mletý tabák z Kuby pod názvem „Verdín“, neporcovaný listový tabák z Virginie pod názvem „Negrillo“.¹⁰⁰ O kvalitnější a dražší tabák, který se prodával ve státem povolených prodejnách, nebyl zájem. Důvodem nebyla jen nižší cena pašovaného tabáku, ale i jeho větší chuťové rozmanitosti. Vzhledem k tomu, že pašování tabáku nepokrylo jeho spotřebu, byl tabák zároveň i nelegálně na Kanárských ostrovech pěstován. Z letáku, který byl publikován v roce 1861 jako výsledek stanoviska společnosti Real Sociedad Económica de Amigos del Pais de Las Palmas, vyplývá, že na Kanárských ostrovech od prvo počátku se pěstovala rostlina pod názvem „*nicotina tabacum*“.¹⁰¹ Pašování tabáku stejně jako i dalšího zboží se rozmohlo i přes jeho tvrdé postihy v takové míře, že ostrovní vláda byla nucena tuto situaci různě řešit. Zřídila speciální hlídky na moři, které sledovaly lodě pašeráků.

5.4 Zahraniční obchod

Největší část zahraničního obchodu byla v této době svázána s Velkou Británií. Hned na druhém místě byla pak Francie. Obchod se Spojenými státy americkými v druhé polovině 19. století postupně klesal, protože na ostrovech poklesla produkce vína, které bylo hlavní exportní komoditou na americké trhy. Obchod s Holandskem byl pak omezen na 3 až 4 lodě za rok. Důvodem této nízké hodnoty obchodní směny bylo, že jejich hlavním exportním artiklem byly lněné tkaniny, které nahradily bavlněné výrobky z Velké Británie. Se Západními Indii a Venezuelou probíhal obchod s koloniálním zbožím na lodích náležících Kanárským ostrovům.¹⁰²

Obchod s pevninským Španělskem v rámci nového režimu nabýval velmi malého významu, pouhých 2,73 % celkového importu a 0,23 % exportu. V letech 1852 -1870

¹⁰⁰ GARCÍA DE TORRES, J.: *Los tabacos de Canarias y otras nebulosidades de la historia de la Hacienda Pública de España*. 1879: Santa Cruz de Tenerife. s. 35.

¹⁰¹ LUXAN MELENDEZ, Santiago de. Pozn. 42. s. 185.

¹⁰² NAVARRO QUINTANA, Francisco. Pozn. 48.

hlavní příčinou této nízké obchodní aktivity byla striktní protekcionistická opatření platná na pevnině, které nenechaly vstoupit produkty z Kanárských ostrovů, protože upřednostňovaly zahraniční produkty. V letech 1860-1870 začal kanárský export na pevninu ještě více klesat, až v rámci toho obchodu zůstal jen import a Kanárské ostrovy s pevninou zaznamenaly obchodní deficit. Mezi produkty, které poptávaly ostrovy od pevniny byly olej, víno, mouka, rýže, kukuřice.¹⁰³

Tabulka č.3: Vývoj obchodu mezi Kanárskými ostrovy a španělskou pevninou v letech 1860 – 1880.

Rok	Export z K.O.* na pevninu	Import z pevniny na K.O.	Rok	Export z K.O. na pevninu	Import z pevniny na K.O.
1860	40 780,00	-	1871	27 377,00	279 729,00
1861	785 110,00	-	1872	-	-
1862	231 367,50	-	1873	-	-
1863	_***	-	1874	67 642,00	295 349,00
1864	-	-	1875	-	-
1865	19 547,50	239 540,00	1876	34 249,00	148 986,00
1866	11 070,00	606 285,00	1877	64 981,00	157 119,00
1867	10 927,00	1 376 465,00	1878	72 158,00	-
1868		-	1879	90 186,00	-
1869	8 395,00	269 942,50	1880	533 991,00	-
1870	-	-			

*K.O. – Kanárské ostrovy

** nedostupné informace

zdroj: RODRIQUEZ, Fernando a DE ACUÑA, Rodriguez: Formacion de la economía canaria (1800 – 1936). Madrid: Biblioteca financiera del Banco Occidental, 1981.

Obecně lze říci, že navzdory novému režimu *Puertos Francos*, obchod s pevninou v žádném případě výrazně nepřispěl k rehabilitaci kanárského námořního obchodu ani zlepšení ekonomické situace. Španělsko nadále pokračovalo ve své protekcionistické politice a sledování vlastního profitu z obchodu s Kanárskými ostrovy.

Získávání podrobných informací o druhu a původu dováženého zboží značně komplikuje způsob, jakým byly vybírány poplatky za import zboží. Podle nově zavedeného systému *Puertos Francos* se platilo 1 % z celkové hodnoty dováženého zboží. Je tedy téměř nemožné obdržet detailní přehled o množství, druhu a původu zboží. Navíc v této době nejsou vedeny úřední záznamy o námořním obchodě.

¹⁰³ RODRIQUEZ, Fernando a DE ACUÑA, Rodriguez. pozn. 96., s. 36.

Jediná hodnota, kterou můžeme sledovat je přibližný odhad celkové částky dováženého zboží za jednotlivé roky.

Tabulka č.4: Celková hodnota importu na Kanárské ostrovy v letech 1853 – 1856.

rok	liber (£)
1853	248 000,00
1854	243 700,00
1855	290 300,00
1856	277 500,00

zdroj: QUINTANA NAVARRO, Francisco. *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856 – 1914)* Vol. I., Madrid: 1992.

Z těchto hodnot můžeme s jistotou potvrdit, že $\frac{1}{2}$ toho importu byla z Velké Británie, $\frac{1}{4}$ pak z Francie a zbytek se rozdělil mezi Španělsko, Holandsko a ostatní země. Také víme, že mezi dováženým zbožím figurovalo především bavlněné, lněné a vlněné zboží, keramika, náradí a další užité předměty. Z Francie pak hedvábí, vlněné zboží, bavlna, dekorační předměty, parfémy, klobouky, likéry, papírenské zboží, rafinovaný cukr, židle, sedla, šperky a další. Z Holandska a hanzovních měst západní Evropy máslo, sýr, šunka, plátna, karafy, len, bavlna, vlněné předměty a železo. Ze Spojených států dřevo, tabák, velrybí tuk, židle, mouka a další. Ze Španělska a jeho kolonií olivový olej, mýdlo, koňak, kůže, vlněné produkty, papír, víno, provazy a lana, cukr, káva, kakao, rum, melasa, zpracovaný i surový tabák.¹⁰⁴

Přesto, že v této době obchod s Amerikou klesal na intenzitě, hrál v ekonomice Kanárských ostrovů významnou roli. Tradice úzkých obchodních vazeb s Karibskou oblastí, především pak s Kubou, pokračovala. Do této oblasti směřovalo 10 % kanárského zahraničního obchodu. Obchodní bilance byla pro Kanárské ostrovy deficitní, což bylo do velké míry způsobeno tím, že značná část importu z Karibiku byla z ostrovů reexportována na evropské trhy.¹⁰⁵ Obchod s Velkými Antilami se realizoval na palubách flotily plachetnic, kterou provozovali kanárští obchodníci. V druhé polovině 19. století čelila kanárská flotila silné konkurenci od obchodních parníků španělských a zahraničních společností. Plavba pod kanárskou vlajkou vzkvétala do roku 1860. V následující dekádě pak utrpěla velký pokles. V 80. letech pak díky ekonomické krizi

¹⁰⁴ NAVARRO QUINTANA, Francisco. Pozn. 48., s. 88-96.

¹⁰⁵ MILLARES CANTERO, Agustín; MILLARES CANTERO, Sergio; QUINTANA NAVARRO, Francisco a SUÁREZ BOSA, Miguel. Pozn. 69., s. 199.

způsobené pádem cen a produkce cochinilly nemohla kanárská flotila čelit nízkým cenám, které nabízely zahraniční parníky.

Zajímavé je sledovat směr, kterým se vydávaly kanárské obchodní plachetnice naložené místními produkty za oceán. Byl to obchod zaměřený na zásobování snadno zobchodovatelným zbožím, především zemědělskými produkty. Směřoval do oblastí, které vyžadovaly pravidelné zásobování a neměly jiný přístup k těmto zásobám než po moři. Náklad byl převážený na lodích malé tonáže, jejichž paluba i podpalubí byly po okraj naplněné zbožím. Takový obchod nepotřeboval velkých investic, důležitá byla znalost cílových trhů a obchodní kontakty. Cesta obchodních lodí se lišila, ale většinou vyjížděly z kanárských přístavů, kde naložily zemědělské produkty jako cibuli, brambory, sušené ovoce (především fíky), luštěniny, drobné manufakturní výrobky, rybí produkty, gofio, dlaždice, kádě na vodu a další,... Tyto komodity zobchodovali v karibských přístavech, kde nakoupili koloniální zboží jako cukr, kávu, alkohol a tabák. S tímto nákladem se pak vraceli zpět na Kanárské ostrovy nebo pokračovali k severoamerickým přístavům na pobřeží Atlantického oceánu do přístavů New Orleans, Boston, New York. Tam zobchodovali část nákladu, za který získali dřevo a průmyslové výrobky. Na zpáteční cestě se ještě zastavili ve španělských přístavech (například ve Vigo a La Coruña), kde proběhla další obchodní výměna koloniálního zboží za průmyslové výrobky. Na Kanárské ostrovy se lodě vracely s nákladem průmyslových výrobků, koloniálního zboží a stavebního materiálu, kterých bylo na ostrovech nedostatek.¹⁰⁶

Z Karibiku se na Kanárské ostrovy dovážel rum, kakao (původem z Venezuely) tabák a cukr. Rum byl určen pro místní spotřebu stejně jako pro reexport do Afriky. Tabák byl na ostrovech žádanou komoditou, především pak havanské doutníky. Zatímco se na ostrovy z Karibiku dovážely komodity vysoké prodejní hodnoty, tak do Karibiku se exportovaly především zemědělské suroviny. Není tedy divu, že obchodní bilance Kanárských ostrovů s Karibikem byla pro ostrovy deficitní.

Daňové výhody plynoucí z *Puertos Francos* spolu s výnosy z produkce cochinilly vedly ke zvýšení poptávky po luxusním (koloniálním) zboží. Tím se zákonitě zintenzívnil zahraniční obchod spolu s rozvojem přístavní i urbanistické infrastruktury. Tento pozitivní vývoj trval až do 80. let 19. stol., kdy došlo ke kolapsu produkce cochinilly a celého zemědělského sektoru a ostrovní ekonomika se okamžitě ocitla v hluboké krizi.

¹⁰⁶ MILLARES CANTERO, Agustín; MILLARES CANTERO, Sergio; QUINTANA NAVARRO, Francisco a SUÁREZ BOSA, Miguel. Pozn. 69., s. 178 – 222.

V tuto dobu se naštěstí rozvíjela mezinárodní přeprava zboží a především přeprava osob mezi evropským a americkým kontinentem. Díky těmto skutečnostem se námořní obchod znova revitalizoval a z Kanárských ostrovů učinil důležitý bod mezipřístání zámořských linek. Zvýšila se poptávka po přístavních službách, po zásobách uhlí, vody a potravin.

6 Pleito Insular

Pro ekonomiku ostrovního území představují přístavy centra veškerých obchodních, ale i sociálně kulturních aktivit. Toto pravidlo platilo i pro Kanárské ostrovy až do okamžiku rozvoje letecké dopravy, která přebrala obchodní roli přístavů. Ostrovní ekonomika ze své podstaty nikdy nemůže být soběstačná a je tedy závislá na obchodní výměně. V případě Kanárských ostrovů toto platilo dvojnásob, protože ostrovní průmysl v druhé polovině 19. století byl omezený pouze na zpracovatelská odvětví zemědělských produktů. Především nutnost zásobovat obyvatelstvo základními potravinami a výrobky a potřeba vývozu zemědělských produktů činila z přístavů nejdůležitější body ostrovní mapy vůbec.

Rozvoj kanárské ekonomiky představuje otevřený proces, v němž hrály roli ekonomické, společenské a kulturní události regionálního, národního i mezinárodního významu. Ekonomická literatura, stejně jako praxe, se shoduje na tom, že rozvoj infrastruktury, příliv zahraničního kapitálu a vytvoření pracovních míst je nejlepším předpokladem pro ekonomický rozvoj území s nižším stupněm hospodářského rozvoje. V případě ostrovní ekonomiky je pak jasně rozhodující přístavní infrastruktura jako akcelerační síla ekonomického rozvoje.

Jen co se Kanárské ostrovy vymanily z hluboké ekonomické krize 1. poloviny 19. století a *Puertos Francos* vešly definitivně v platnost, jejich pozornost přestala zaměstnávat myšlenka prosazení nového ekonomického režimu a daňových svobod a začalo soupeření o prvenství mezi ostrovními přístavy. Dvě největší přístavní města souostroví, Santa Cruz na Tenerife a Las Palmas s přístavem Puerto de la Luz na Gran Canarii, začala rozvíjet velké projekty na rekonstrukci a rozšíření přístavní infrastruktury a služeb, aby získala prvenství mezi kanárskými přístavy i městy. Toto soupeření literatura označuje jako *Pleito insular*.¹⁰⁷ *Pleito insular* je unikátem ve

¹⁰⁷ LUXAN MELENDEZ, Santiago de. Pozn. 42.

světových dějinách, kdy největší města dvou ostrovů tvořících jedno souostroví a jednu provincii tvrdě soupeřily o post hlavního města.

Počátky tohoto dlouholetého sporu pramení v roce 1833, kdy ve Španělsku proběhla administrativní reforma, která rozdělila království do 49 provincií.¹⁰⁸ Kanárské souostroví tvořilo jednu provincii a hlavním městem se stalo Santa Cruz de Tenerife. Výsledky administrativní reformy zvedly vlnu nesouhlasu v největším městě sousedního ostrova Las Palmas. Od tohoto okamžiku byly politické, ekonomické i společenské elity obou ostrovů navzájem znesvářené. Přijetí *Puertos Francos* ještě více rozdmýchalo ostrovní spor a odstartovalo konkurenční boj o získání prvenství mezi ostrovními přístavy.

Kanárské přístavy čelily i konkurenčním bojům i s ostatními přístavy Východního Atlantiku. V druhé polovině 19. století existovaly ve východním Atlantiku 4 souostroví: Capo Verde, Madeira, Azorské ostrovy a Kanárské ostrovy, které poskytovaly námořní přístavní služby. Ovšem požadavky evropských koloniálních mocností na přístavní služby rostly, čímž se zintenzivňoval boj ostrovních přístavů o přední postavení a přízeň evropských mocností. Bylo by tedy velice krátkozraké, kdyby se Kanárské ostrovy spoléhaly pouze na výhody plynoucí z režimu *Puertos Francos*.

Nezbytně nutné bylo rychle reagovat na potřeby připlouvajících lodí i jejich pasažérů. Například v 80. letech 19. století byl důraz kladen na výstavbu speciální protivlnové bariéry ve všech kanárských přístavech. Tím došlo k dalšímu zvýhodnění před konkurenčními přístavy (Madeira, Kapverdské ostrovy). Podle statistiky od této doby připlouvalo do kanárských přístavů více lodí. Největší rozvoj a investice do přístavní infrastruktury zažily pouze dva, v té době největší, přístavy Santa Cruz na Tenerife a Puerto de La Luz na Gran Canarii.

6.1 Santa Cruz de Tenerife

Přístav Santa Cruz měl ideální přírodní podmínky pro kotvení lodí: klidná voda, pohořím chráněný záliv vůči větru, pomalu svažité dno. Technický stav přístavu v prvních dekádách 19. století poznamenala především ekonomická krize a několik mořských bouří. Pokud se chtěl tento přístav ucházet o prvenství mezi kanárskými přístavy, byla rekonstrukce nevyhnutelná. V roce 1852 byl přístav Santa Cruz prohlášen

¹⁰⁸ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18. s. 36.

za přístav státního zájmu (*puerto de interés general*)¹⁰⁹, což odstartovalo rozvoj infrastruktury přístavu. Rozhodujícím krokem v otázce výstavby tenerifského přístavu bylo jmenování inženýra Francisco Clavijo y Pló, jehož úkolem bylo vést stavitelské práce.¹¹⁰ V roce 1848 se začalo s rekonstrukcí přístavního mola. Přes zarputilou touhu po výstavbě santacruzského přístavu se jeho osud neustále potýkal s obtížemi a překážkami. To co negativně hýbalo s osudem přístavu Santa Cruz, nebyl nedostatek dobré vůle, ale nedostatek finančních prostředků. Vláda nebyla ochotná platit celé práce v přístavu a požádala o spolupráci místní společnost, která se měla finančně podílet a platit polovinu výdajů. Přesně 1,5 milionu reálů ročně po dobu 10 let.¹¹¹ Centrální administrativa měla absolutní nedostatek informací o ekonomické situaci Kanárských ostrovů, které nebyly v žádném případě schopné dát tuto sumu dohromady. Navíc vláda přišla s návrhem rozšíření prací, zatímco by to zaplatili druzí. Jelikož se vláda nedočkala žádné odpovědi ze strany tenerifského obyvatelstva, zrušila práce v přístavu. Naštěstí nedošlo k velkým ztrátám, protože výstavba zatím nebyla v pokročilém stavu.

V roce 1879 byl nahrazen Francisco Clavijo y Pló Juanem de León y Castillo, který navrhl nový větší projekt, založený na rekonstrukci a rozšíření stávajícího přístavu. Práce zkomplikoval Francisco de León y Castillo, bratr Juana de León y Castillo, zvaný "nepřítel města Santa Cruz" jako hlavního města ostrovů a obránce jeho rodného Puerta de la Luz na Gran Canarii. Autorem třetího projektu pak byl Suárez Galván, který ve svém návrhu vycházel ze dvou předešlých projektů.¹¹²

Od přijetí projektu Francisco Clavijo y Pló trvaly práce 62 let, z toho 30 let tvořilo zdržení kvůli zdlouhavé administraci. Pomalé práce na přístavu a rychlý rozvoj Puerta de la Luz, hlavního rivala santacruzského přístavu, byly příčinou frustrace tenerifského obyvatelstva. Navíc ve vládním projektu na vybudování 12 velkých obchodních přístavů nefiguroval ten v Santa Cruz. Dokonce v roce 1919 vláda přislíbila 3 miliony na rozšíření přístavu, které ale nikdy na Tenerife nedorazily. Dokončení přístavu byla primární potřeba pro ekonomiku ostrova.¹¹³

¹⁰⁹ REYES GONZÁLES, Nicolás; SÁNCHEZ JIMÉNEZ, Carmen. *La situación portuaria de 1902 como reflex del pleito insular*. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura. 1988. s. 51 – 78.

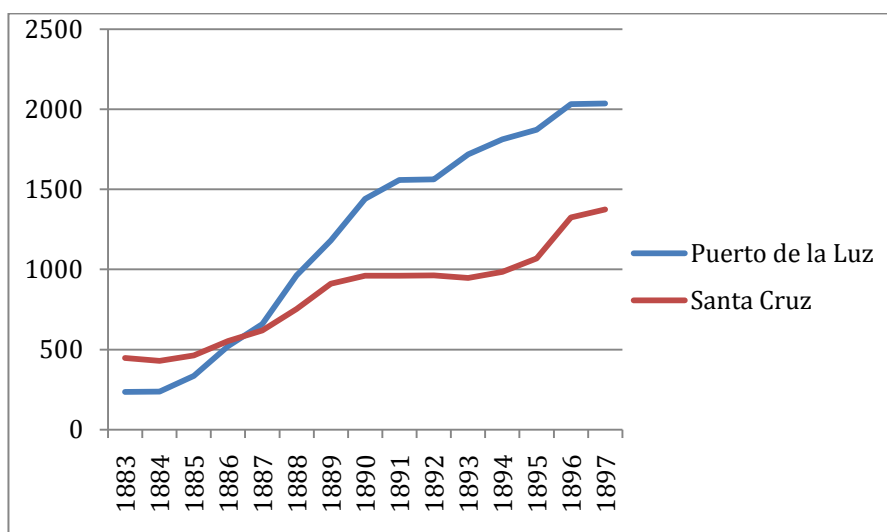
¹¹⁰ CIORANESCU, Alejandro. *Historia de Santa Cruz de Tenerife III (1803 – 1977)*. Santa Cruz de Tenerife: Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, 1978. s. 395.

¹¹¹ Ibid. s. 395.

¹¹² Ibid.s. 397.

¹¹³ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s. 65.

Graf č. 3: Počet lodí připlouvajících do přístavů Santa Cruz a La Luz.



zdroj: BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*. Madrid: Instituto de estudios de Administracion local, 1982.

Historicky byl přístav Santa Cruz do druhé poloviny 19. století významnější než Puerto de la Luz. Mezi lety 1850 – 1860 námořní obchod v Santa Cruz představoval asi polovinu obchodu Kanárských ostrovů. Situaci změnila výstavba Puerta de la Cruz, který nabízel lepší služby a infrastrukturu. Od roku 1886 se ustanovila rovnováha mezi přístavy, ale nakonec rychle přešla ve prospěch Puerto de la Luz (graf č. 3). Santacruzská radnice vynaložila mnoho sil na znovunastolení rovnováhy, ale bez úspěchu. Až instalace rafinérie v roce 1929 v Santa Cruz zvrátila situaci ve prospěch tohoto přístavu.¹¹⁴

6.2 Puerto de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria

Přístav La Luz měl, na rozdíl od Santa Cruz, nevhodné přírodní podmínky pro vybudování přístavu mezinárodního významu. Příliš mělké dno moře nutilo kotvit velké lodě daleko od břehu.¹¹⁵ Přístav nebyl chráněný proti větru žádnou přírodní bariérou a navíc ležel 5 km od centra Las Palmas. Hlavní podnětem pro rozsáhlou rekonstrukci přístavu byl fakt, že docházelo k rozvoji světové námořní plavby. Stále více lodí proplouvalo vodami kanárského souostroví, ale jen málo z nich se rozhodlo využít služeb přístavu La Luz. Důvodem byla především zastaralá a nevyhovující infrastruktura přístavu, která lodě směřovala k molům ostatních přístavů východního Atlantiku, které lépe uspokojily potřeby připlouvajících lodí. Navíc s rozvojem paroplavby rostl

¹¹⁴ CIORANESCU, Alejandro. Pozn. 108., s. 401.

¹¹⁵ GUERRA, José Miranda. *Estudio geográfico-económico de la isla de Gran Canaria*. Ediciones Idea. 2004.

požadavek na přístavy zásobovat lodě uhlím. A právě tento požadavek byl jádrem celé rekonstrukce La Luz.

Výstavbu přístavu La Luz provázela od začátku řada překážek a nepříjemných okolností. Od druhé poloviny 19. století bylo přijato několik rozvojových projektů, ale žádný nebyl úspěšný. Navíc zákon *Ley de Puertos* ze dne 7. května 1880 nezahrnul La Luz mezi přístavy státního zájmu, ale pouze "regionálního zájmu" (*puerto de interés local*) a tedy nemohl počítat s velkými státními dotacemi.¹¹⁶ Až zákon Real Orden z 3. března 1882 přijal plán na výstavbu přístavu *El Proyecto del Puerto de Refugio de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria* s rozpočtem 8 700 000 peset¹¹⁷, jejímž autorem je Juan León y Castillo¹¹⁸. Castillo vytvořil architektonický plán na rozšíření původního přístavu z roku 1862. Systém konstrukce použitý v La Luz byl z technického hlediska unikátní mezi španělskými přístavy s moderní evropskou přístavní infrastrukturou. Obrovským přínosem bylo například vybudování hygienicko zdravotnického zařízení – leprosária *Lazareto de Gando*, které mělo v tehdejší době vzhledem k zeměpisné poloze Kanárských ostrovů velký význam.¹¹⁹

Mezi hlavními otázkami existence přístavu patřil právě zdroj jeho financování. Výstavba přístavu byla ekonomicky náročná, vyžadovala přeměnit poušť v přístavní impérium mezinárodního významu. Konstrukce přístavu pro stát, pokud měl zůstat v rukou státní moci, znamenal obrovské výdaje a vzhledem k zrušení celních poplatků bylo pochopitelné, že stát neviděl tuto investici jako rentabilní. Také nebylo možné předpokládat, že by práce na přístavu byly investovány ze soukromého sektoru. V této době nebyl na ostrově dostatek kapitálu ani bohaté buržoasie, která by byla schopná na svůj účet zrealizovat práce na přístavu. Všechny zmíněné okolnosti vedly místní politické elity k podporování přílivu zahraničních investorů, pro které Puerto de la Luz představovalo výhodné investice a rychlé zisky. Stavbu prvních objektů určených pro

¹¹⁶ BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Centro de Investigacion Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, 1974. Boletín n. 18. s. 9.

¹¹⁷ Ibid. Tato částka byla na tehdejší poměry enormní.

¹¹⁸ Ibid.

¹¹⁹ Juan León y Castillo se inspiroval britskou technikou výstavby, skrze knihy a kontakt s britskými inženýry. Technikou typicky anglosaskou, která byla použita při výstavbě indických přístavů Karáčí a Kolombo. NAVARRO QUINTANA, Francisco. Pozn. 80.

uskladnění a zásobování uhlí provedly Blandy Brothers a Grand Canary Coaling Company.¹²⁰

Práce na výstavbě přístavu La Luz probíhaly s výjimečnou pravidelností celých 20 let. Růst námořní dopravy byl okamžitý. Již v roce 1887, 4 roky po začátku výstavby, se La Luz stal nejvýznamnějším přístavem celého souostroví a na začátku 20. století zaujal první místo mezi přístavy Východního Atlantiku. Přístav La Luz byl dokončen v roce 1902.¹²¹ Avšak již v roce 1891 první parníky, plavící se mezi ostrovy, mohly tento, byť nedokončený, přístav užívat. Rychlý růst námořní dopravy ve všech parametrech, objem naloženého a vyloženého zboží, počet posádky i pasažérů, měl multiplikační efekt pro celou ostrovní ekonomiku. Navíc rozkvět přístavu Santa Cruz přerušila v roce 1902 silná vichřice, která poničila protivlnovou bariéru a další části přístavu. Lodě tak byly zcela odkázané na sousední La Luz a rychle si zvykly na vysoký standart jeho přístavních služeb. A i když byl pro Santa Cruz vypracován nový stavební projekt, slávu přístavu již nevrátil a nemohl konkurovat La Luz.

Navzdory tomu, že Santa Cruz měl všechny předpoklady stát se nejvýznamnějším přístavem souostroví: rekonstrukce začala o cca 30 let dříve než v La Luz, získal státní podporu díky statusu přístavu státního zájmu, mnohem dříve byly založeny uhelné sklady a začal zásobovat lodě uhlím, vydobyl tento post konkurenční přístav La Luz. O co déle projekt rekonstrukce La Luz začal, o to byl úspěšnější. Jednoznačně pomalejší modernizace přístavu Santa Cruz, jehož výstavbu prováděla španělská společnost, přispěla k rozšíření rozvoje druhého konkurenčního přístavu La Luz, který budovala britská společnost Swanston a Co.¹²²

6.3 Kanárské přístavy a rozvoj paroplavby

Již v první polovině 19. století bylo jasné, že technické možnosti plachetnic, jako je rychlost a objem nákladu, dosáhly svého vrcholu. Robert Fulton definitivně potvrdil využití parního stroje pro pohon lodí. Parní stroj se brzy stal prostředkem evropského expansionismu. Vítězství páry nad větrem bylo jasné a námořní plavba tak získala 3 výhody: pravidelnost, objem a rychlost, ale zároveň neméně významný handicap -

¹²⁰ MORALES LEZCANO, Víctor. *Canarias en la dinámica del colonialismo español en Africa 1860-1975*. In: V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982), koordinoval Francisco Morales Padrón. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985.

¹²¹ RODRIQUEZ, Fernando a DE ACUÑA, Rodríguez. Pozn. 96.

¹²² BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. Pozn. 116. s. 10.

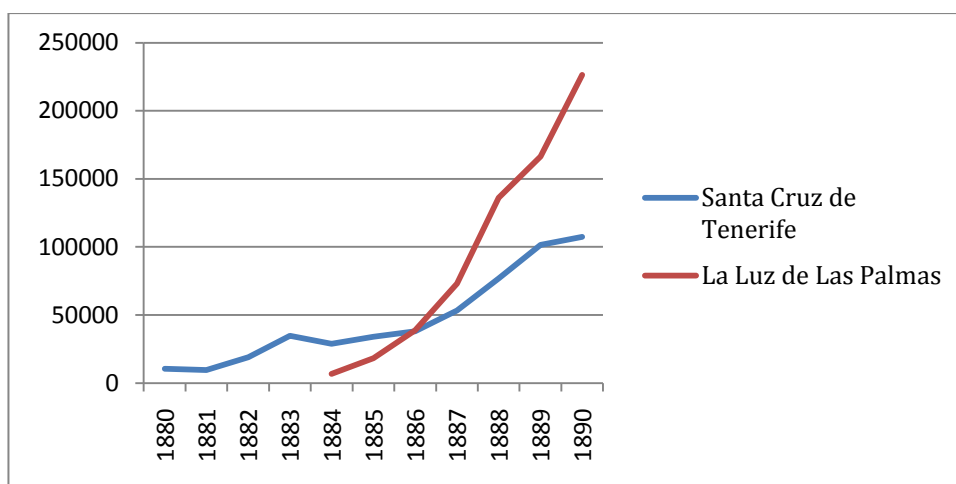
omezený nákladní prostor pro zásoby uhlí. Bylo nezbytné vybudovat ve strategických přístavech při koridorech transoceánských cest stanice pro doplnění paliva a služby s tím svázané. Aby si Kanárské ostrovy, v době rozmachu parníků udržely své pozice a zůstaly středobodem zaoceánských cest, musely rychle reagovat a uspokojit poptávku připlouvajících lodí, které potřebovaly doplnit palivo - uhlí, aby mohly pokračovat v dlouhé cestě k západním břehům Atlantského oceánu. Navíc tu existovala otázka nežádoucí konkurence přístavů na Madeiře a Cabo Verde, které nabízely téměř stejné služby zásobování palivem jako kanárské přístavy. V první řadě bylo nezbytné vybudovat technické zázemí pro přepravu a uskladnění uhlí. V Santa Cruz byly v 50. letech zřízeny první uhelné sklady a přístav tak brzy prosperoval ze zásobování připlouvajících lodí uhlím. Uhelň obchod se stal nedílnou a prosperující součástí ekonomiky ostrovů. Investice do rozvoje infrastruktury potřebné k uskladnění a zásobování uhlím vynaložily především zahraniční společnosti, které měly v tomto oboru dlouhou tradici.

V 19. století ovládaly santacruzský obchod s uhlím britské společnosti Hamilton and Co., Elder Dempster Co., The Teneriffe Coaling Co. Ltd a Cory Brothers. V 80. letech zde krátce působila i místní společnost Ghirlanda Hnos, která se na místním uhelném trhu neudržela, a britské společnosti neměly soupeře. Až v roce 1913 přebrala nadvládu německá uhelná společnost Deutsche Kohlen D.G. V Las Palmas se usídlily především španělské a německé uhelné společnosti: Woermann Linie, Compañía Nacional de Carbones, a další. V roce 1908 působilo v Las Palmas, Puerto de la Luz, šest uhelných společností a docházelo mezi nimi k rivalitě, zatímco na Tenerife byli pouze tři.¹²³

Na obou ostrovech se rychle rozvíjely výstavba uhelných skladů, nákup manipulační techniky a dalších potřebných zařízení aby rychle a spolehlivě uspokojily potřeby připlouvajících lodí, které se zdržovaly pouze čas nejnutnější k doplnění zásob uhlí a potravin. Zásobování lodě uhlím se stalo lukrativním obchodem a přinášelo ekonomické zisky, což ještě více prohloubilo konkurenční boj mezi oběma přístavy.

¹²³ HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880 – 1918)*. 1. Vydání. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2004. s. 63.

Graf č. 4: Poskytnuté zásoby uhlí v letech 1880 – 1890 (v tunách).



zdroj: RODRÍQUEZ, Fernando a DE ACUÑA, Rodríguez. *Formación de la economía canaria (1800 – 1936)*. Madrid: Biblioteca financiera del Banco Occidental, 1981.

V roce 1888 britský konzul Hutton Dupuis prohlásil, že v okamžiku dokončení všech prací na uhelných skladech a další infrastruktuře se stanou přístavy Kanárských ostrovů jednou z klíčových uhelných stanic na světě. Jeho hypotézu s jistotou potvrdil jeho následovník William S. H. Gastrel v roce 1895.¹²⁴

Na začátku 20. století přes značný protest britských společností, zkouší narušit britský monopol na uhelný obchod německé společnosti. Již v roce 1913 na ostrovech působí 9 britských a 2 německé uhelné společnosti. Obchod a zásobování uhlím se stalo strategickým sektorem kanárské ekonomiky. V roce 1911 byly Kanárské ostrovy hlavním dovozcem uhlí celého Španělska. Oba přístavy, Santa Cruz i Puerto de la Luz, zásobovaly uhlím 2x více než všechny ostatní španělské přístavy dohromady. Především Velká Británie objevila v přístavu Santa Cruz de Tenerife oporu pro rozvoj své koloniální plavby.¹²⁵

S rozvojem kanárských přístavů a služeb, které poskytovaly, rostla poptávka po pracovní síle. Během krátké doby se do obou hlavních přístavů souostroví přesunula početná skupina dělníků, které přístavy zaměstnávaly. Na začátku 20. století se odhaduje, že tato skupina čítala ne méně než 3 000 pracovníků. Převážná část dělníků

¹²⁴ HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *Tenerife y el expansionismo ultramarino europeo. (1880 - 1919)*. Publicaciones Científicas del EXCMO.Cabildo Insular de Tenerife. Número 5. Santa Cruz de Tenerife. Aula de Cultura de Tenerife, 1988. s. 189 -194.

¹²⁵ Ibid.

pocházela ze venkovského prostředí a úroveň jejich analfabetizmu byla vysoká. Tito lidé představovali pro zahraniční společnosti lehce ovladatelnou levnou pracovní sílu. Těžké pracovní podmínky a špatné zacházení ze strany zahraničních firem položilo základy jednomu prvních zaměstnaneckých odborových organizací na Kanárských ostrovech.¹²⁶

Vývoj přístavů a růst celé ekonomiky ostrovů se nesmazatelně podepsal na podobě společnosti a urbanistickém rozvoji. Speciálně v Las Palmas na ostrově Gran Canaria došlo k nové výstavbě v blízkosti přístavu La Luz a tím došlo k rozšíření celého města. S rozvojem přístavu a požadavkem zajištění služeb rozmanitého charakteru se vytvořily nové pracovní příležitosti. V roce 1911 se přístav La Luz stal populární čtvrtí s více než 15 000 obyvateli a s rozvíjející se sítí sociálních služeb – nemocnice, školy, hotely a továrny. Na konci 19. století se přístavy La Luz a Santa Cruz staly ekonomickými, finančními a obchodními centry kanárského souostroví. Pro pokračování vývoje moderní námořní plavby bylo nutné vybudovat technické a administrativní zázemí. Přesto, že na Kanárských ostrovech bylo zavedeno telegrafické spojení až později, v roce 1883, pomohl jim tento technický pokrok v konkurenčním boji s ostatními přístavy Východního Atlantiku jako Madeira a Cabo Verde, kde již toto spojení zavedeno bylo.¹²⁷

Dynamika rozvoje kanárských přístavů ovlivnila ekonomickou situaci v ostatních přístavech Východního Atlantiku, kde vyvolala všeobecnou vlnu modernizace. Například přístav Funchal na ostrově Madeira v 80. letech 19. století rovněž zahájil svoji modernizaci. Přesto byl po všech úpravách považován za méně bezpečný z hlediska zdravotního a hygienického, neboť zde bylo leprosárium (lazaret) uzavřeno. V roce 1888 byly v přístavu zrušeny přístavní poplatky, jako tomu bylo v kanárských přístavech. Další přístavy Východního Atlantiku jako San Miguel a Fayal na Azorských ostrovech a San Vicente a Praia na ostrovech Cabo Verde rovněž začaly s modernizací protivlnových bariér, majáků a leprosárií. Mezi nejvýznamnější projekty patří stavba protivlnové bariery v délce 1 270 m v přístavu San Miguel.¹²⁸

Jako důkaz rychlého rozvoje přístavní aktivity kanárských přístavů poslouží srovnání mezi lety 1889 a 1914 (tabulka č. 5) Přes rozlišnosti v počtech připlutých lodí v roce 1913 a 1914 je zřejmý výrazný pokles lodí. Tento fakt byl způsoben propuknutím

¹²⁶ BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. Pozn. 116.

¹²⁷ HERNANDEZ MARTIN, Ulises. Pozn. 123. s. 74.

¹²⁸ Ibid.

První světové války, která zasadila kanárským přístavům hlubokou ránu a opět se potvrdilo pravidlo svázanosti s evropským děním.

Tabulka č.5: Porovnání kanárských přístavů se světovými přístavy v letech 1889 a 1914.

rok 1889			rok 1914		
Přístav	Počet lodí	Tonáž	Přístav	Počet lodí	Tonáž
Bilbao	4 162	2 297 040	Las Palmas	3 617	732 444
Barcelona	3 839	2 042 949	Santa Cruz de Tenerife	3 155	4 363 222
Cádiz	3 756	1 575 155	Barcelona	3 120	3 393 830
Valencia	2 962	1 662 500	Valencia	2 946	277 915
Cartagena	2 211	1 026 759	Bilbao	2 201	1 961 505
Málaga	2 143	1 033 356	Cádiz	2 059	2 858 456
Las Palmas	2 055	2 229 167	Málaga	1 742	1 427 700

Převzato z: QUINTANA NAVARRO, Francisco. Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz (1883-1913). Las Palmas de Gran Canaria: La Caja de Canarias, 1985. s. 277.

Nově zrekonstruovaný přístav La Luz, s jehož zázemím, které tvořily nejmodernější zařízení a vybavení jako uhelné sklady, sklady potravin a speciální chladicí sklady pro uchování ovoce a zeleniny, loděnice a dílny, služby zajišťující naložení a vyložení zboží, služby pasažérům, přístavní mola s jeřáby, spolu s obrovským počtem připlouvajících lodí, které přivážely zboží a odjížděly plně naložené místními produkty, se stal tržištěm bohatství Kanárských ostrovů. Kombinace nové infrastruktury, režimu *Puertos Francos*, rostoucí objem světové námořní přepravy, především té britské, přivedlo Kanárské ostrovy do nové etapy moderního hospodářství.

Srovnání objemu námořní přepravy přístavu La Luz s některými předními světovými přístavy ukazuje jeho význam v pravém světle, když objemem námořní plavby se staví na roveň přístavům jako je Hamburg, Génova, El Havre (tabulka č. 6). Co se týče porovnání s přístavy španělské pevniny, je třeba zdůraznit, že přístav Barcelona, v té době nejvýznamnější španělský přístav, nedosahuje ani poloviny přístavní aktivity La Luz. V oblasti Východního Atlantiku pak La Luz zaujímá jasné prvenství navzdory konkurenci přístavů Funchal, Dakaru a Cabo Verde, které také leží na transatlantické cestě.

Tabulka č. 6 : Srovnání objemu námořní přepravy přístavu La Luz s předními světovými přístavy v letech 1920 – 1923 (tun).

Přístav	Rok 1920	Rok 1921	Rok 1922	Rok 1923
Hamburg	4 486 000	9 421 000	13 005 089	15 344 000
Brémy	1 622 659	3 106 709	4 743 101	5 818 000
Copenhague	3 526 059	3 717 458	3 762 684	4 666 049
Rotterdam	7 328 509	10 438 415	12 201 057	11 495 295
El Havre	5 419 157	5 245 838	6 037 829	6 262 026
Marsella	7 143 560	7 683 937	8 755 552	10 068 061
Génova	4 457 267	5 126 166	6 210 258	6 981 820
Barcelona	1 828 041	1 852 695	1 910 817	3 618 820
Las Palmas La Luz	4 523 845	5 032 475	6 590 750	8 065 315

zdroj : SUÁREZ BOSA, Miguel: El Tráfico de mercancías por el Puerto de La Luz y de Las Palmas. (online). In: XIII Coloquio de Historia Canario-Americana ; VIII Congreso Internacional de Historia de America (AEA) (1998). Koordinoval Francisco Morales Padrón, 2000, [cit. 12.2.2011]. Dostupné na [www: <http://www.americanistas.es/biblo/textos/08/08-147.pdf>](http://www.americanistas.es/biblo/textos/08/08-147.pdf).

20. století ještě více umocnilo význam přístavu La Luz. Zvyšuje se počet pravidelných linek parníků, převážně zahraničních, a roste i počet mezikontinentálních linek a přístav se stává vůbec nejdůležitější uhelnou stanicí Východního Atlantiku. Období slávy vrcholí v roce 1913 před propuknutím První světové války, která ukončila ekonomickou prosperitu Kanárských ostrovů a přivedla ostrovy do další hluboké krize. V následujících letech začal velký pokles jako následek světové válečného konfliktu, který se těžce podepsal na ekonomice Kanárských ostrovů. Námořní doprava se zastavila a následkem došlo k paralizaci evropských trhů a tedy místa odbytu ostrovních produktů, především ovoce. Poslední rok války znamenal pro přístav vůbec nejhorší období, kdy za celý rok 1918 připlulo pouze 445 parníků. Konec války přinesl oživení námořní dopravy, rostl počet příplouvajících lodí k molům La Luz i objem zboží, ale jen stěží mohl dosáhnout předválečného stavu. V roce 1931 dosáhl export 173 226 tun, což činí dvojnásobek objemu z roku 1913. Vrcholem byl pak rok 1932, kdy export dosáhl 482 997 tun a zároveň znamenal začátek recese jako následek světové ekonomické krize 30. let.

Puerto de La Luz v Las Palmas vděčí za svůj historický úspěch ne jen příhodným přírodním podmínkám, ale především výhodné geostrategické poloze uprostřed Východního Atlantiku jako tranzitního místa. Všechny tyto skutečnosti pak pomohly

La Luz k monopolu v oblasti služeb pro námořní plavbu, zásobování potravinami i palivem, vodou a službami. Především v době nástupu paroplavby byla jeho hlavní role zásobovat připlouvající lodě uhlím, vodou a základními potravinami a zajistit opravy lodí. Přístav La Luz měl k těmto aktivitám přirozené komparativní výhody ve srovnání s ostatními přístavy Východního Atlantiku. Ležel na cestě, po které se lodě plavily z Evropy do Ameriky a Afriky a zpáteční cestě do Evropy. Puerto de La Luz se zrodil v pravou chvíli období evropské expanze zejména na africký kontinent. Vybudování moderní přístavní infrastruktury a vybavení veřejných služeb pro zajištění zdravotnictví, bezpečnosti a spravedlnosti zajistilo zhodnotit a zpoplatnit výhodné přírodní podmínky přístavu a novu legislativu *Puertos Francos*.

Grankanárská obchodní buržoazie rychle rozpoznala přírodní předpoklady přístavu, který svými vlastnostmi mohl dobře politicky i ekonomicky konkurovat přístavu Santa Cruz a ukončit jeho dosavadní monopol na námořní obchod ostrovů. S rostoucí koloniální expanzí a objemem investic v západním pobřeží Afriky objevily námořní společnosti, zejména britské, v Puerto de la Luz vhodnou základnu pro kotvení, zásobování a opravu lodí na zaoceánských plavbách.¹²⁹

Přírodní podmínky a především efektivnost práce britské stavební společnosti Swanston a Co. způsobily, že přístav La Luz rychleji prosperoval, ekonomicky rostl a zaujal tak prvenství mezi kanárskými ostrovy. Následně došlo takovému přerozdělení obchodních aktivit souostroví ve prospěch přístavu La Luz a tím i města Las Palmas a celého ostrova Gran Canaria. Zároveň došlo k přesunu centra obchodního dění ze Santa Cruz do Las Palmas. Otázkou zůstává, do jaké míry ovlivnily politické a ekonomické zájmy Velké Británie tyto modernizační úpravy v přístavech. Velká Británie jako koloniální a námořní velmoc pečlivě sledovala vývoj a dokončování prací v přístavech, v jejich zájmu bylo právě co nejdříve dokončení a zprovoznění přístavů pro plavby jejich lodí.

¹²⁹ Například britské společnosti British and African Steam Navigation Co., Yeoward Brothers, Elder Dempster a italská Veloce. (MORALES LEZCANO, Víctor. Pozn. 33.)

7 **Puertos Francos v období 1884 – 1900**

7.1 **Novela zákona *Puertos Francos* z roku 1870 a její dopady**

Dne 22. června 1870 nabyl platnosti zákon *Ley de la Regencia de Serrano*,¹³⁰ který novelizoval zakládající dekret *Puertos Francos* a přinesl několik změn. Dočasnou účinnost speciálního celního a daňového sazebníku změnil na dobu neurčitou. Udělil status *puerto franco* dalším přístavům jako Valdeverde del Hierro na ostrově Hierro (článek 1) a dalším kanárským přístavům, pokud jejich obecní zastupitelstva by se zavázala uhradit výdaje s tím spojené (článek 2). Speciální sazebník pro dovoz obilovin platný pouze na Kanárských ostrovech byl zrušen a nahrazen obecným celním sazebníkem platným pro celé území Španělska (článek 5).

Novela zákona o *Puertos Francos* byla však ve skutečnosti kompromisem mezi ekonomickými zájmy a potřebami provincie Kanárských ostrovů a státní pokladnou. Tuto situaci jasně prokazuje článek 3 tohoto zákona, který uvedl, že Ministerstvo financí bylo pověřeno, aby na základě dostupných informací vytvořilo takovou právní normu *Puertos Francos*, která rozšíří ekonomické a daňové výhody Kanárských ostrovů, aniž by utrpěla finanční újmu státní pokladna. Bylo zjištěno, že suma kompenzačních poplatků, které byly zakotveny v člancích 7. až 13. zakládacího dekretu, by nestačila pokrýt závazky ostrovů vůči státní pokladně. V rámci této činnosti mělo ministerstvo zaměřit na preventivní opatření proti obcházení zákona a pašování zboží jak při dovozu tak i při vývozu z Kanárských ostrovů. Měly být zřízeny speciální úředníci, kteří by dohlíželi na dodržování zákonů, a měli by zároveň pravomoc udělovat pokuty za jejich porušování.

Ustanovení článku 3 zákona z roku 1870 bylo naplněno až o deset let později, dne 17. srpna 1880, vydáním královského dekretu. Ten jmenoval komisi, která se měla zabývat úpravami *Puertos Francos*.¹³¹ Tuto situaci okamžitě využily *Sociedad Económica de Amigos del País de Las Palmas* a *Sociedad Económica de Amigos del País de La Laguna* a téhož roku vytvořily dokument *Memoria sobre las causas que han motivado la decadencia de la provincia de Canarias y medios para evitar su ruina*, kde vylíčili tíživou ekonomickou situaci ostrovů.¹³² Pád ceny cochinity na světových trzích způsobil hlubokou krizi na Kanárských ostrovech. Dosavadní místní zemědělská produkce byla

¹³⁰ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s.61.

¹³¹ Tento požadavek byl zakotven v samotném 3. článku první reformy *Puertos Francos* ze dne 22. června 1870. Měla být vytvořena rada nebo komise s tím, že z čáši bude tvořena *Diputados de Canarias*

¹³² BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s.61.

naprosto podřízena produkci cochinilly a pěstování ostatních zemědělských plodin bylo omezeno pouze pro místní spotřebu. Žádali, aby nebyly vytvářeny další "kompenzační poplatky" a aby ty dosavadní připadly ve prospěch pokladně Kanárských ostrovů a nikoli státu. Tento dokument na obhajobu prohloubení daňových výhod *Puertos Francos* nebyl zdaleka jediným. Krize způsobena kolapsem produkce cochinilly spolu s vytvořením komise pro reformu *Puertos Francos* otevřela prostor pro veřejné projevy sílícího kanárského regionalismu.

Hlubokou ránou, kterou centrální vláda zasadila kanárskému patriotismu, byl 13. článek návrhu reformy *Puertos Francos Proyecto de Ley de reforma de los Puertos Francos* ze dne 16. června 1899. Tento článek pouze potvrdil, že Kanárské ostrovy pro Španělsko neznamenaají nic víc než jednu z mnoha španělských držav „... *El Gobierno queda autorizado para establecer en las demás posesiones españolas el régimen contributivo que considere más conveniente a los intereses generales a la Nación a al fomento y prosperidad de las mismas.*“¹³³ Kanárské ostrovy byly vždy de jure jednou z provincií stejně jako kterákoliv jiná provincie pevninského Španělska. A i když byl tento článek vyřazen z následující oficiální reformy *Puertos Francos* z roku 1900, pro radní hlavního města Kanárských ostrovů bylo velkým zklamáním, že se v oficiálním státním dokumentu ministr financí vyjádřil o Kanárských ostrovech jako o zámořské državě či kolonii. Regionalismus Kanárských ostrovů tak utrpěl citelnou ránu, ale jeho projevy v žádném případě neubraly na intenzitě.

7.2 Dopad *Puertos Francos* na ekonomiku Kanárských ostrovů

V 80. letech se Kanárské ostrovy přestaly profilovat jako zásobitelé barviv pro textilní průmysl, protože přírodní barviva byla nahrazena levnějšími chemickými barvivy. Tento fakt ale neznamená, že by obchodní vazby s hlavními obchodními partnery západní Evropy ochladly. Spíše naopak se zněkolikanásobily díky rostoucí oblibě v konzumaci tropického ovoce v západních zemích Evropy. Spolu se zvýšením intenzity námořního obchodu a zvyšujícím se standardem zámořských parníků a poklesem cen námořní přepravy vzrostl také zájem o přepravu osob. Obchodníci i cestující se na cestách setkávali s exotickými plodinami, které představovaly vidinu ekonomického zisku. Mezi nejoblíbenější tropické ovoce patřily především banány.

¹³³ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s. 547.

Pro Kanárské ostrovy, které měly ideální klimatické podmínky pro pěstování exotických druhů ovoce to znamenalo příležitost, jak se vymanit z hluboké krize a obnovit blahobyť společnosti. Navíc vzhledem k neexistenci průmyslové výroby byla zemědělská půda spolu s *Puertos Francos* jediným zdrojem zisku. Ekonomicky zruinovaní zemědělci pádem cen cochinilly se okamžitě pustili do rekonstrukce opunciových plantáží, aby je přeměnily na banánové. Pěstování banánů je ovšem velmi náročné na dostatek vody a umělých hnojiv, což vyžadovalo velké finanční investice, které kanárská společnost v tuto dobu nebyla schopná zajistit. Naštěstí o co méně byla příhodná vnitřní ekonomická situace, o to více byla přívětivá ta mezinárodní.

V 80. letech 19. století následkem průmyslové revoluce a rozvoje kapitalistického ekonomického modelu došlo k expanzi evropského hospodářství. Důkazem tohoto ekonomického růstu byla vysoká kumulace kapitálu a tendence ho investovat do zahraničí, tam kde byla největší možná rentabilita. Spolu s růstem vývozu kapitálu došlo k největšímu rozvoji světového obchodu. Také dopravní infrastruktura (přístavy, železnice), jako nepostradatelná podmínka rozvoje světového obchodu, zažívala velký příliv zahraničního kapitálu. Kanárské ostrovy spolu s *Puertos Francos* a výbornými předpoklady pro pěstování tropického ovoce bezpečně splňovaly předpoklady rychlého zisku pro zahraniční investory. Díky přílivu zahraničního kapitálu došlo k oživení zemědělské produkce. Pěstování banánů rychle nahradilo zisky z cochinily.

Zahraniční společnosti, které od poloviny 19. století přišly na ostrovy, můžeme rozdělit podle následující klasifikace:

1. ty, které vznikly již před vyhlášením *Puertos Francos*, s hlavním sídlem na ostrovech, které měly velice nízký nebo nulový finanční spojení se zahraničím. Téměř všechny vznikaly již během první poloviny 19. století. Mezi nimi můžeme zmínit například britské společnosti Hamilton & Co., Miller & Co., Swanston & Co.
2. druhou skupinou jsou společnosti, které přišly na ostrovy po zavedení nového ekonomického režimu *Puertos Francos* a v období zavádění nových exportních ovocných druhů v období největšího protagonismu Kanárských přístavů;
3. třetí skupinu představují velké společnosti kapitalistického modelu, které přišly až po roce 1880 s centry ve velkých evropských metropolích jako Londýn, Liverpool, Hamburg, Brusel, atd.. Tyto lze označit za nejvíce reprezentativní

představitele ekonomické dynamiky, Kanárských ostrovů v druhé polovině 19. století.¹³⁴

Na ekonomický vývoj Kanárských ostrovů měl v tomto období silný dopad ztráty zbývajících kolonií v Americe a Asii. Kanárské ostrovy tak ztratily úzký vztah s těmito zeměmi, zvláště pak s Kubou. Mír uzavřený mezi Španělskem a Spojenými státy americkými znamenal ztrátu Kuby jako své kolonie. Španělsko jako odškodnění z neúspěšného válečného konfliktu odevzdalo Spojeným státům ostrov Portorico, malé ostrovy v Karibiku, hlavní ostrov souostroví Marianas, a prodalo Filipínské ostrovy za 20 mil. dolarů. V roce 1898 zbývající ostrovy Mariana prodalo Španělsko Německu.

7.3 Zahraniční obchod

Je velice obtížné zhodnotit přímý dopad *Puertos Francos* na intenzitu a objem zahraničního obchodu Kanárských ostrovů no konci 19. století. Problematika studia spočívá v identifikaci toho, do jaké míry se o rozvoj ostrovního exportu a importu v 80. letech 19. století zasloužily právě celní a daňové svobody nebo se jednalo o přirozený ekonomický rozvoj ostrovní ekonomiky v souvislosti s růstem celosvětového objemu obchodu, protože pro teritorium oddělené oceánem od zbytku světa je zahraniční obchod existenční podmínkou jeho ekonomiky.

Jak již bylo zmíněno výše, hlavní překážkou podrobného studia zahraničního obchodu Kanárských ostrovů je nedostatek ucelených statistik v tomto období, ať se jedná o souhrnné sumy za celé souostroví či za jednotlivé ostrovy. Dostupné a doposud známé prameny neposkytují téměř žádné informace o hodnotě dováženého i vyváženého zboží což stojí v cestě k poznání důležitosti každého produktu. V druhé řadě znesnadňuje práci s dostupnými statistikami vývoj peněžních kurzů, speciálně vývoj kurzovního vztahu mezi librou a pesetou. Tento kurz se měnil v závislosti na politické konjunkturu, které ovlivňovala podobu obchodních statistik.

¹³⁴ HERNANDEZ MARTIN, Ulises. Pozn. 123. s. 311 -314.

Tabulka č.7: Vývoj měnového kurzu peset/ libra v letech 1891 – 1899.

rok		ptas/£
1891		27
1892		28,5
1893		30
1894		29,6
1895		29
1896		30
1898	začátek války	54,45
	konec války	40,73
	prosinec	32,3
1899	duben	29,18
	prosinec	32,27

zdroj: HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *El Comercio exterior canario (1880 - 1920). Importación y exportación*. Taller de Historia. Marzo 1992.

Vzhledem ke všem výše zmíněným limitům poznání obchodní bilance Kanárských ostrovů jsou, o to více, cennější data o zahraničních obchodních vazbách ostrovů převzatých z *Informes consulares británicos*. Od roku 1880 stoupá vliv Velké Británie jako hlavního obchodního klienta Kanárských ostrovů do té míry, že Velká Británie vysílá na ostrovy své vlastní konsuly. „*Informes consulares británicos*“ jsou více méně pravidelné každoroční zprávy podávané britskými konsuly za období jejich působení na Kanárských ostrovech. Obsahují sérii cenných statistik, nabízejí široké a podrobné informace o množství a tonáži mnoha dovážených a vyvážených produktů.

Na začátku 80. let 19. století některé britské obchodní domy začaly příležitostně vyvážet kanárské ovoce do zahraničí. Tím se pro Kanárské ostrovy otevřela nová perioda zemědělsko ekonomické historie. Na ostrově Tenerife to byla společnost Peter S. Reid, založena v roce 1867, která jako první začala kolem roku 1878 vyvážet banány.¹³⁵ V roce 1882 se objevila první velká exportní společnost Fyffes Ltd. Původem britská společnost začala rozvíjet své obchodní aktivity na Gran Canarii, kde na začátku 80. let docházelo k velké dynamice rozvoje ovocné produkce.

Velká Británie tradičně udržovala s ostrovy východního Atlantiku intenzivní obchodní vazby, speciálně byl její zájem soustředěný na dovoz tropického ovoce. Byla první, která si všimla výhodných celních a daňových podmínek kanárských přístavů a steně tak jako první sledovala zavádění pěstování nových ovocných druhů.

¹³⁵ HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *El Comercio exterior canario (1880 - 1920). Importación y exportación*. Taller de Historia. Marzo 1992. s. 25.

V letech 1878 - 1880 se registrují první komentáře britských diplomatů, kteří poukazují na novinky v ovocnářsko-zelinářské produkci Kanárských ostrovů. Například vícekonzul Miller působící v Las Palmas prohlásil: „*Within the last two or three years the cultivation of the banana has considerably increased, and may now be considered as an article of export, which is gradually increasing.*“¹³⁶

Přesto, že ostrovy východního Atlantiku, Kanárské ostrovy, Madeira, Azorské ostrovy atd., měly stejně vhodné klimatické podmínky, které dovolovaly pěstovat nejrůznější druhy tropického ovoce, tak nedokázaly učinit ze zemědělské produkce základní pilíř své ekonomiky. Mezi omezující faktory například patří nedostatek půdy vhodné pro zemědělství, nedostatečná infrastruktura (především rozvody vody) a pomalé zavádění nových druhů ovoce. Kanárské ostrovy měly dostatek zemědělské půdy a dlouhou tradici zemědělské produkce, pokročilou vodní infrastrukturu a navíc celní a daňové svobody plynoucí z *Puertos Francos*. Díky tomu se produkce a vývoz ovoce z Kanárských ostrovů těšil rostoucí tendenci, protože v oblasti Východního Atlantiku neměl konkurenci. Na konci 19. století například export z Madeiry na britské trhy klesal ve prospěch Kanárských ostrovů. Důkazem této skutečnosti je prohlášení konsula G.W. Crawforda: „*On late years the trade done in the export on this particular kind of fruit from Madeira to England has been greatly reduced in consequence of the inducements afforded to both growers and shippers at the Canary Island: the native labor there being cheaper, the port being practically free permits of the importation of artificial manure for the treatment of the plants, the shipping companies offer greater facilities for the conveyance of the fruit, and the custom authorities place no obstacle in the way of the shipper. I believe it therefore to be a fact that Canary grown bananas can be bought wholesale in England at a lower rate than the Madeira fruit, although the voyage from Canary is one day longer than from Madeira...*“¹³⁷

Na konci 19. století již tedy není pochyb o tom, že Velká Británie je primární odběratel produktů kanárského zemědělství. Přes nedostatek statistických informací, je jasné, že převažují obchodní styky Kanárských ostrovů s trhy severní Evropy na úkor španělského trhu a Antil. A tak na konci 19. století se Kanárské ostrovy integrují, také díky zrušení statního obchodního monopolu, do obchodu se Západní Evropou a dostávají se pod silný vliv zahraničního především britského kapitálu.

¹³⁶ Hernández Martín Ulises. Pozn. 135., s.26.

¹³⁷ Ibid., s. 28.

Tabulka č. 8: *Objem britského obchodu v přístavech Kanárských ostrovů v letech 1880 – 1895 (tun).*

Britský obchod v přístavech Kanárských ostrovů (v tunách)		
rok	Santa Cruz (Tenerife)	La Luz (Las Palmas)
1880	168 365	321 589
1888	444 507	670 938
1894	642 330	2 754 497
1895	828 600	2 465 077
1896	824 771	2 403 129

zdroj: HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880 – 1918)*. 1. Vydání. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2004.

Tabulka č. 9: *Objem zahraničního obchodu v přístavech Kanárských ostrovů (tun).*

Objem zahraničního obchodu v přístavech Kanárských ostrovů (v tunách)						
	Německo		Francie		Španělsko	
rok	Santa Cruz (Tenerife)	La Luz (Las Palmas)	Santa Cruz (Tenerife)	La Luz (Las Palmas)	Santa Cruz (Tenerife)	La Luz (Las Palmas)
1880	5 139	487	165 620	28 801	33 195	65 050
1886	52 671	19 195	181 938	17 092	64 976	152 392
1894	238 534	395 842	185 578	218 819	133 199	360 283
1898	242 848	406 180	182 848	200 579	371 693	310 251

zdroj: HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880 – 1918)*. 1. Vydání. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2004.

7.4 Kanárské přístavy jako předmět pozornosti koloniálních mocností

Progresivní vývoj světové námořní dopravy způsobený koloniální expanzí Evropy od roku 1880 je příčinou prosperity hlavních přístavů Kanárských ostrovů až do první světové války. Přístavy La Luz a Santa Cruz se staly důležitými ne-li nezbytnými námořními základnami a opěrnými body pro mezinárodní plavbu. Díky kolonizaci blízkých afrických území jako je Senegal a Quinejský záliv stejně jako vzdálenějších území jako Jižní Amerika a Oceánie došlo k vzniku nových námořních tras, vedoucích kolem Kanárských ostrovů. Ostrovy se tak staly významnými strategickými enklávami v koloniální politice Západu. Prosazení parního pohonu lodí si vyžádalo vybudování stanic

pro doplňování zásob paliva. Od tohoto okamžiku začíná pro strategicky ležící Kanárské ostrovy nová vývojová etapa.

O Kanárské ostrovy projevily v tuto dobu zájem koloniální mocností, které využívaly kanárských přístavů jako mezipřístání pro doplnění zásob a paliva na dlouhé cestě ke svým držávám v Africe. Geograficky nejrozsáhlejší zámořská území ovládala Velká Británie, které patřila africká území od Egypta po jižní cíp kontinentu. V Asii ji pak patřila Indie a část dnešní Malajsie. Mezi další významné koloniální mocnosti náleží Francie, která ovládala převážnou část západní Afriky, Portugalsko, Belgie, Německo, Itálie a další. Tyto země vedly mezi sebou ve svých koloniích vojenské spory a zajištění spojení se zámořským územím bylo rozhodující Kanárské ostrovy se tak staly předmětem zájmů koloniálních mocností, především Velké Británie a Německa, které na rozdíl od ostatní neměly na cestě ke svým koloniím v Quineském zálivu žádné území ve vlastní správě pro mezipřístání k doplnění zásob a paliva, nepočítáme-li Gibraltar. Francie měla k dispozici území a přístavy ve Východním Atlantiku – Sengal a Dakar. Německo, které se jako poslední zapojilo do procesu kolonizace, mělo rovněž zájem o Východní Atlantik, a proto využívali služeb kanárských přístavů. Z důvodu geografické vzdálenosti Německa od jeho kolonií byly Kanárské ostrovy zvláště strategickým a důležitým místem. Kanárské ostrovy byly pro Německo jedinými přístavy, které nebyly pod správou Velké Británie nebo Francie.

8 Puertos Francos v období 1900- 1936

Na konci 19. století se ekonomika Kanárských ostrovů, spolu s režimem *Puertos Francos*, neoddělitelně propojila s mezinárodním obchodem a tehdejší aktuální mezinárodní politickou konjunkturou. Proto je nutné i na počátku, stejně jako v průběhu, 20. století sledovat nadále jejich vývoj v kontextu událostí mezinárodního významu, které hýbaly světovým obchodem. Mezi takové události patří zejména První světová válka a Velká hospodářská krize. Na Kanárské ostrovy, jako jednu ze španělských provincií, měly samozřejmě také přímý dopad i politické změny na národním měřítku jako nástup a vláda diktatury Primo de Rivery.

Základním legislativním pilířem, který udával směr vývoje *Puertos Francos* v tomto období, byl zákon ze dne 6. března 1900, navržený tehdejším ministrem financí

donem Raimundem Fernandéz Villaverde. K jeho zveřejnění došlo 13. března 1900¹³⁸, kdy byl publikován na stránkách „*Gaceta*“. Samotný zákon se skládá z 13 článků, kterým předchází předmluva („*exposicion de motivos*“).¹³⁹ Další drobné úpravy legislativy *Puertos Francos* jsou zakotveny v některých článcích zákonů přijatých v průběhu prvních tří desetiletí 20. století¹⁴⁰.

Reforma režimu *Puertos Francos*, kterou přinesl zákon ze dne 6. března 1900, znovu potvrdil nutnost rozpoznání rozdílnosti ekonomiky ostrovů od pevniny a konsolidoval myšlenku ekonomické a sociální politiky Bravo Murilla založené na svobodném zahraničním obchodu. Zákon z 6. března 1900 byl v pořadí druhou hlavní novelou zakládajícího dekretu z 11. července 1852, která měla za úkol vyřešit dosavadní problémy *Puertos Francos* a rozšířit výhody plynoucí pro Kanárské ostrovy. Hlavním cílem bylo pokračovat v ekonomickém rozvoji Kanárských ostrovů prostřednictvím volného obchodu. V předmluvě zákona („*exposicion de motivos*“) Villaverde zdůraznil, že stále nebylo dosaženo znatelných ekonomických cílů. Podrobil kritice samotný zakládající dekret *Real Decreto de 11 julio de 1852*, který osvobozoval od cel a daní pouze některé komodity a zachovával daně vztahující se na tabák, obiloviny a cereálie, které byly pro potřeby ostrovní ekonomiky a zajištění potravinové bezpečnosti obyvatel klíčové. Apeloval na konečnou realizaci doposud nenaplněných cílů kanárského patriotismu, jehož vyvrcholením byla samotná myšlenka *Puertos Francos*. Byl znepokojen opakujícími se pochybnostmi a mocenským bojem o daňové zvýhodnění pro Kanárské ostrovy. Jako kompenzace ušlého zisku pro státní pokladnu byly zaváděny poplatky, které se vyjímaly podstatě legislativy *Puertos Francos*. Villaverde navrhoval rozšířit daňové výhody tak, aby byl zrušený poplatek 1 % z hodnoty dováženého zboží na Kanárské ostrovy 2 % daň z nemovitosti (*contribución territorial*), daň 50 % *contribución comercial* a další snížení přístavních poplatků spojených s naloděním a vyloděním cestujících a zboží. Základním požadavkem a naplněním jednoho z cílů *Puertos Francos* byla administrativní decentralizace a přenesení pravomocí vybírání daní na místní samosprávu a definitivní zrušení dovozních cel pro zemědělské a průmyslové produkty z Kanárských ostrovů na Baleárské ostrovy a španělskou pevninu.

¹³⁸ Právní vyhláška upravující obsah tohoto zákona byla přijata královským dekretem ze dne 20. března 1900, který přináší drobné změny.

¹³⁹ *Gaceta de Madrid*. Číslo 72. Ze dne 13.3.1900.(online). [cit. 19.5.2010]. Dostupné na [www:<http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf>](http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf).

¹⁴⁰ *Decreto del 20 de marzo, La Ley de 11 de julio de 1912, Real Decreto-ley de 11 de junio de 1929 a Real Decreto de 22 de julio de 1930*. BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18.

Novela zákona o *Puertos Francos* z roku 1900 výrazně rozšířila daňové výjimky Kanárských ostrovů. 2. článek přinesl osvobození od veškerých poplatků, daní a monopolních pravidel všechny druhy zboží jakéhokoli původu, které se dovážely a vyvážely z Kanárských ostrovů, s výjimkou následujících: cukr a glukóza, treska, kakao a kakaové máslo, dále káva (mletá, zrnková) a její imitace (cikorka), čokoláda, med a melasa a řepný sirup, vanilka, pepř a další koření, čaj a jeho imitace. Pro obchod s tabákem platila stejná pravidla jako doposud. Zahraniční lodě, které se zaregistrovaly na Kanárských ostrovech, platily daně v souladu se sazebníkem platným na pevnině. Výjimkou byly ty zahraniční lodě, které měly menší tonáž než 50 tun a věnovaly se obchodu mezi ostrovy. Druhý článek také povoluje založit obchodní sklady zahraničního zboží v přístavu Santa Cruz a Las Palmas. Podle 3. Článku bylo zavedeno, že ze zboží jmenovaného v článku 2. mohl stát vybírat poplatek, který v žádném případě nesměl být vyšší, než byla výše všech poplatků a daní spojených s dovozem, výrobou a spotřebou téhož zboží na pevnině nebo Baleárských ostrovech. Pro cukr, glukózu, med, melasu a další sladidla vyrobené na Kanárských ostrovech platila daň stejná jako pro též produkty národní výroby pocházející z pevniny. 5. článkem byla zrušena daň 1 % z hodnoty zboží a 2 % daň z nemovitosti (*contribucion territorial*) a 50 % z obchodu (*contribucion comercial*), které byly zakotveny v článku 9 a 10 zakládajícího dekretu z 11. Července 1852.¹⁴¹

Královským dekretem ze dne 15. června 1908 byl udělen status *Puerto Franco* grankanárskému přístavu Sardinia de Galdar.¹⁴² Administrativní organizace tak spočívala v kompetenci již osmi přístavů.

Speciální pozornost věnovala španělská Koruna obchodu s luxusním a vysoce výnosným zbožím jako byl cukr a alkohol. Import alkoholu byl povolen pouze přístavu Tenerife, Las Palmas a La Palma. Naopak vývoz produktů z cukru do zahraničí a na ostatní území Španělska byl povolen pouze z přístavů Tenerife a Las Palmas. Toto opatření sloužilo ke kontrole dovozu a znamenalo návrat vývozních poplatků na produkty z cukru.

¹⁴¹ Gaceta de Madrid. Číslo 72. Pozn. 139.

¹⁴² BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s 110.

8.1 Přístavní aktivita 1900 – 1914

Prvních 14 let 20. století, do propuknutí První světové války, bylo ve znaku pozitivního vývoje v kanárských přístavech i celé ekonomiky, který byl započat v 80. letech 19. století. Kanárské ostrovy dál zásobovaly evropské trhy zemědělskými produkty.

Tabulka č. 11: *Přehled exportu zemědělských produktů z přístavu La Luz na Gran Canarii v období 1911 – 1935.*

rok	Banány (počet beden)	Rajčata (bultos)	Brambory (bultos)	Pomeranče (krabic)	Mandle (kg)	Cibule (kg)	Cochinilla (kg)	Ryby (kg)	Kůže (kg)
1911	1 548,1	440,4	294,5						
1913	1 795,3	552,1	1,4						
1914	1 802,9	416,1	130,2						
1921	1 107,9	563,5	62,8	1,3					
1922	1 155,6	686,0	142,9	2,6		24,6			
1923	1 218,5	564,3	194,4	1,7		14,8			
1924	1 772,5	678,2	113,6	0,9		3,5			
1925	1 673,0	693,2	179,6	0,8					
1926	2 160,1	619,8	136,7						
1927	1 856,2	890,6	138,9	5,6	202,0		263,8	2 221,0	141,9
1928	1 937,4	1 038,0	204,5	7,7	148,7		179,2	2 181,6	117,4
1929	1 949,5	1 287,9	198,6		79,3	71,7	206,5	2 693,9	71,6
1930	2 006,9	1 760,0	191,6	7,5	106,0	101,5	230,3	2 706,8	202,9
1931	2 151,0	2 011,5	209,5	4,9	217,8	182,5	305,3	2 021,3	171,3
1932	2 346,5	1 452,7	188,4	8,8	155,8	202,6	156,6	2 862,0	130,8
1933	2 192,1	2 341,8	113,0	7,5	130,7	76,7	151,7	3 001,1	117,0
1934	2 111,5	2 403,4	207,7	7,9	202,5	127,0	194,9	2 620,8	229,7
1935	2 154,0	3 470,0	208,7	9,4	159,7	1,9	197,4	2 927,9	207,6

zdroj: SUÁREZ BOSA, Miguel: *El Tráfico de mercancías por el Puerto de La Luz y de Las Palmas. (online)*. In: XIII Coloquio de Historia Canario-Americana ; VIII Congreso Internacional de Historia de America (AEA) (1998). Koordinoval Francisco Morales Padrón, 2000, [cit. 12.2.2011]. Dostupné na www: <<http://www.americanistas.es/biblo/textos/08/08-147.pdf>>.

Obliba v konzumaci banánů v Západní Evropě spolu s celními výhodami přispěly k tomu, že v roce 1911 Kanárské ostrovy zaujímaly šesté místo mezi světovými vývozci banánů.^{143,144} Převážná část exportu banánů směřovala na trhy Velké Británie.

¹⁴³ HERNANDEZ MARTIN, Ulises. Pozn. 123., s. 80.

¹⁴⁴ Pěstování banánů má na Kanárských ostrovech hlubokou tradici. Jeho počátky se odhadují na období před zahrnutím pod Kastilskou korunu. Dokonce existují důkazy, že pěstování banánů bylo na Santo Domingo převezeno z Kanárských ostrovů v roce 1516 otcem Tomášem de Berlangou.

Na španělské trhy směřovalo pouze 1 % ovocné produkce. Což bylo do jisté míry způsobeno tím, že zemědělství španělské pevniny a kanárských ostrovů produkovalo ovoce stejné kvality a španělskými protekcionistickými opatřeními.

Tabulka č. 12: *Přehled předních světových vývozců banánů v roce 1911.*

Největší světoví vývozci banánů v roce 1911 (v trsech)		
1.	Jamajka	16 497 385
2.	Kostarika	9 309 586
3.	Honduraz	6 500 000
4.	Kolumbie	4 901 894
5.	Panama	4 261 500
6.	Kanárské ostrovy	2 648 378
7.	Kuba	2 500 000
8.	Nikaragua	2 250 000

Zdroj: HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *Tenerife y el expansionismo ultramarino epopeo. (1880 - 1919)*. Publicaciones Científicas del EXCMO.Cabildo Insular de Tenerife. Número 5. Santa Cruz de Tenerife. Aula de Cultura de Tenerife, 1988.

Spolu s rozvojem světového obchodu vzrostla poptávka po zásobování lodí palivem. Zásobování lodí uhlím a jeho finanční výnosnost se stalo příčinou nového konkurenčního boje mezi přístavy Východního Atlantiku. Literatura tento jev označuje jako "uhelná válka" („*querra carbonera*").¹⁴⁵ Přístavy opět vstoupily do konkurenčního sporu tentokrát kvůli získání prvenství v zásobování uhlím a služeb s tím souvisejících. Jedním z projevů tohoto boje byla cenová válka. Například v roce 1910 ceny uhlí v přístavu La Luz výrazně poklesly. Následky pro přístav Santa Cruz byly drastické. Obecně lze říci, že navzdory několika těžkým újmám ve vývoji přístavní aktivity, které La Luz přístavu Santa Cruz uštědřilo, nebyla ohrožena intenzita využívání služeb tohoto přístavu. V období 1911 – 1912 zaznamenaly přístavní registry Santa Cruz nejvyšší čísla v předválečném období vůbec. Až v roce 1913 některé námořní společnosti definitivně opouštějí služby tohoto přístavu ve prospěch La Luz, přístavu Funchal a San Vicente.¹⁴⁶

Vzhledem ke tvrdé a náročné práci v přístavech a rostoucímu počtu zaměstnanců přístavů začínalo stále více docházet k projevům nespokojenosti ze strany zaměstnanců. V letech 1901, 1908 a 1910 byla situace natolik vyostřená, že zaměstnanci přístavu

¹⁴⁵ HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880 – 1918)*. 1. Vydání. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2004. s. 60.

¹⁴⁶ MILLARES CANTERO, Agustín; MILLARES CANTERO, Sergio; QUINTANA NAVARRO, Francisco a SUÁREZ BOSA, Miguel. Pozn. 69., s. 209.

Santa Cruz de Tenerife vyhlásili stávkou.¹⁴⁷ Přístav La Luz, na rozdíl, od svého rivala Santa Cruz, zažívalo plynulý pozitivní rozvoj přístavních služeb, bez výrazných výkyvů a bez nežádoucích okolností jako byly stávky zaměstnanců. Již v roce 1900 zaujímalo prvenství mezi španělskými přístavy ve všech ukazatelích (počet lodí, tonáž nákladu, dodávky uhlí, počet pasažérů).

8.2 První světová válka

Vypuknutí první světové války mělo tíživý dopad na hlavní pilíře ekonomiky Kanárských ostrovů. Válečný konflikt ochromil světový obchod a námořní dopravu. Na začátku roku 1916 britská admirálita doporučila britským lodím, aby se vzdálily od Kanárských přístavů kvůli nebezpečí ze strany německých ponorek. Následkem byl citelný pokles námořní dopravy v kanárských přístavech. V únoru 1917 deklarovalo Německo blokádu několika zón, mezi které patřilo Puerto de La Luz, pro které to znamenalo paralyzaci přístavu a téměř zastavení exportu do zahraničí.¹⁴⁸ Obchod byl realizován hlavně v rámci národního trhu a to v redukované míře. Spolu s přerušením obchodního kontaktu s Velkou Británií nastaly problémy s dovozem uhlí a poskytování zásobovacích služeb pro připlouvající lodě. Proto se během válečného konfliktu námořní obchod navrátil k plavbě prostřednictvím plachetnic, jejichž využívání bylo do této doby značně redukované.

Také rozvoj přístavu La Luz sledující téměř geometrickou křivku přerušila První světová válka, která znamenala pro přístav velkou a neočekávanou ztrátu díky své provázanosti na světové dění. I když postrádáme z této doby informace důkazem rychlého pádu obchodních aktivit je pokles tonáže v roce 1913 10.700.000 na 7.400.000 v roce 1914, v roce 1915 pak na 5.984.395 tun. Stejně tak jako počet lodí pokles z 6.717 v roce 1913 na 5.451 následujícího roku a 4.563 v roce 1915.¹⁴⁹

Během válečného konfliktu klesl obchodní obrat v kanárských přístavech hluboko pod hodnoty v roce 1913. První světová válka ve skutečnosti ukončila "zlatou éru" zahraničního obchodu ostrovů započatou v 80. letech 19. století. Do kanárských přístavů přijíždělo stále méně lodí, které by využívaly jejich služeb a poptávaly doplnění paliva a zásob. V období 1910 – 1914 celkové množství naloženého a vyloženého zboží

¹⁴⁷ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s.129.

¹⁴⁸ MILLARES CANTERO, Agustín; MILLARES CANTERO, Sergio; QUINTANA NAVARRO, Francisco a SUÁREZ BOSA, Miguel. Pozn. 69., s. 215.

¹⁴⁹ BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. Pozn. 116.

v La Luz a Santa Cruz bylo 2,9 milionů tun průměrně za rok. V roce 1915 – 1916 pokleslo o 55 % a v období 1918 – 1918 pokleslo na 173 tisíc tun.¹⁵⁰ Přístavní společnosti propouštěly zaměstnance a snižovaly platy. Spolu s omezením námořní dopravy, došlo k narušení pravidelného zásobování ostrovů. Ceny dříve běžně dostupného zboží rychle stoupaly. Válkou zasažené zahraniční trhy přestaly odebírat kanárské zemědělské produkty, což mělo téměř likvidační účinek pro drobné zemědělce a ekonomické problémy pro větší družstva. Kanárskou společnost postihla další silná krize. Nepravidelné dodávky zboží způsobily růst cen potravin, což zvyšovalo životní náklady, zatímco lidé přicházeli o práci.

Přátelskou obchodní politiku Velké Británie změnil válečný stav téměř v protekcionistický model. Kolaps anglo-kanárského obchodu znamenal kolaps celé ekonomiky Kanárských ostrovů. Téměř 90 % celkového exportu Kanárských ostrovů směřovalo na britské trhy.

Tabulka č. 13: Export zemědělské produkce v letech 1891 – 1913 (v %).

	Banány				Rajčata		Brambory		
místo určení	1891	1906	1910	1913	1906	1913	1906	1910	1913
Velká Británie	90,7	92,4	65,2	57,2	94	83	95,8	90,7	94,9
Německo	1,5		22,7	22,2		13,8		9,2	5
Francie	6,7		8,2	17,6		0,8		0	0,1
Španělsko	0,7	0,8	1	0,8	0	0,8	0	0	0
Ostatní	0,4	6,8	2,9	2,2	6	1,6	5,2	0,1	0
CELKEM	100	100	100	100	100	100	100	100	100

zdroj: HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *Tenerife y el expansionismo ultramarino epopeo. (1880 - 1919)*. Publicaciones Científicas del EXCMO.Cabildo Insular de Tenerife. Número 5. Santa Cruz de Tenerife. Aula de Cultura de Tenerife, 1988.

První světová válka naučila Kanárské ostrovy, spolu s dalšími ostrovy v Atlantiku, hledat nové obchodní partnery. Zatímco byla Velká Británie ve válečném stavu, přestala se profilovat jako světová ekonomická velmoc. Ekonomický a obchodní potenciál východní strany Atlantiku v čele s Velkou Británií se postupně ztrácel ve prospěch západního atlantického prostoru a to zejména Spojených států amerických. Nová situace ve světovém obchodě přiměla také španělskou pevninu přehodnotit obchodní vazby s Kanárskými ostrovy. Během války se ve Španělsku zvýšila poptávka po kanárských

¹⁵⁰ MILLARES CANTERO, Agustín; MILLARES CANTERO, Sergio; QUINTANA NAVARRO, Francisco a SUÁREZ BOSA, Miguel. Pozn. 69., s. 216.

produktech téměř o 200 %, ale poptávka španělského zboží na Kanárských ostrovech vzrostla pouze o 100 %, což znamenalo pro Kanárské ostrovy pozitivní obchodní bilanci se španělskou pevninou.¹⁵¹

Válečný konflikt vyčerpal národní hospodářství zúčastněných států, které se tak ocitly v ekonomické krizi. V politice mezinárodního obchodu se projeví následky válečného konfliktu v tom smyslu, že řada států zaváděla cla na dovoz průmyslového a zemědělského zboží, aby ochránila zdecimovanou národní ekonomiku.¹⁵² Tyto okolnosti však byly pro exportně založenou ekonomiku Kanárských ostrovů značně nepříjemné. Konec První světové války přinesl ostrovům úlevu. Ve 20. letech byl obnoven rozvoj kanárského hospodářství díky obnově vývozu zemědělských produktů. V roce 1922 bylo množství naloženého a vyloženého zboží v kanárských přístavech na stejné úrovni jako v předválečné době.

S nástupem Primo de Rivery v roce 1923, došlo ke zvýšení veřejných investic do rozvoje infrastruktury, aby se snížila nezaměstnanost.¹⁵³ Tato skutečnost měla velmi pozitivní dopad na Kanárské ostrovy, protože mohla být započata druhá fáze rozvoje přístavní infrastruktury jejich přístavů. Došlo k rozšíření přístavního mola v La Luz i Santa Cruz de Tenerife, výstavbě silnic pro zajištění lepšího spojení vnitrozemí s přístavy. Práce organizovala rada pro veřejné práce *Junta Administrativa de Obras públicas*, která byla v roce 1927 založena spolu s *Cabildos insulares* po rozdělení území Kanárských ostrovů na dvě provincie (Santa Cruz de Tenerife a Las Palmas de Gran Canaria).¹⁵⁴ *Cabildos Insulares* byly zřízeny jako speciální administrativní jednotky pouze pro Kanárské ostrovy. Jejich původ a částečně i kompetence vychází z administrativních jednotek koloniální éry *Cabildos*.

¹⁵¹ RODRÍQUEZ, Fernando a DE ACUÑA, Rodríguez. *Formación de la economía canaria (1800 – 1936)*. Madrid: Biblioteca financiera del Banco Occidental, 1981.s. 140.

¹⁵² ŘÍHOVÁ, Kateřina. Události formující podobu mezinárodního obchodu od druhé poloviny 19. století (online). E-polis.cz, 2. květen 2006. [[cit. 11.1.2011]. Dostupné na www.e-polis.cz/svetova-ekonomie/147-udalosti-formujici-podobu-mezinarodniho-obchodu-od-druhe-poloviny-19-stoleti.html].

¹⁵³ PAZ SANCHÉZ, Manuel, QUINTERO SANCHÉZ, Oliver. Pozn. 7.,s. 107.

¹⁵⁴ MILLARES CANTERO, Agustín; MILLARES CANTERO, Sergio; QUINTANA NAVARRO, Francisco a SUÁREZ BOSA, Miguel. Pozn. 69.,s. 227.

8.3 Světová hospodářská krize

Přestože světová ekonomická krize nebyla příliš studovaná kanárskou historiografií, je zjevné, že měla výrazný dopad na ekonomii Kanárských ostrovů.

Ve 20. a 30. letech 20. století poznamenala světovou ekonomiku krize, která přinutila mnoho zemí přehodnotit svoji národní ekonomickou politiku. Pád newyorské burzy, tzv. "černý pátek", přiměl jednotlivé státy přijmout intervenční opatření, aby zajistily obnovu národního hospodářství. Stejně jako další evropské státy přijalo Španělsko opatření na ochranu vlastní produkce. Zahraniční obchod spadl pod přísnou kontrolou *Dirección General de Comercio a Política Arancelaria*¹⁵⁵. Dopad na kanárskou ekonomiku byl drastický, vzhledem k tomu, že jejím základem byla zemědělská produkce určená na vývoz. Navíc ve 30. letech 20. století Angličan John Maynard Keynes reagoval na hlubokou hospodářskou krizi a definoval teorii keynesovské makroekonomie (keynesiánství), ve které prosazuje stabilizaci kapitalistických ekonomik za pomoci státních zásahů.

V této době se objevily obavy, že *Puertos Francos* v této nové situaci, ztratily schopnost rozvíjet ostrovní ekonomiku. Do jisté míry byly oprávněné, protože základající dekret ani jeho reformy skutečně nepočítaly s celními bariérami v zemích spotřeby kanárských plodin. Bylo třeba hledat nové cesty jak obnovit zahraniční obchod kanárských ostrovů. Na mezinárodní úrovni se uvažovalo o uzavírání bilaterálních smluv a smluv o preferenčním přístupu kanárských produktů na zahraniční trhy.

José Miranda Querra, sekretář Obchodní Komory do roku 1930, byl naopak zanícený zastánce *Puertos Francos* a příčiny ekonomické krize Kanárských ostrovů v 30. letech nedával do souvislosti s celosvětovou ekonomickou krizí ani celním bariérami zahraničních trhů. Problém shledával v tom, že vývoz z Kanárských ostrovů několikanásobně převyšoval poptávku v zemích spotřeby a tím klesala cena kanárských produktů a následně i výnosy z exportu.¹⁵⁶

Ve 30. letech zaznělo několik návrhů jak vyřešit problém již neefektivního a zastaralého režimu. Osobně se nejvíce ztotožňuji s názorem Tomáse Roca Bosche, sekretáře Obchodní Komory v Las Palmas a následníka José Miranda Querra, který viděl naději v rozvoji průmyslu na Kanárských ostrovech. Aby byl mladý rozvíjející se průmysl

¹⁵⁵ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s.135.

¹⁵⁶ BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s.174.

ochráněn od zahraniční konkurence, bylo by třeba zavést vysoké daně na dovoz i vývoz průmyslových výrobků na 10 % až 15 %. Tím by se vyrovnala obchodní bilance kanárských ostrovů a také by byla vytvořena nová pracovní místa pro zemědělské producenty, kteří díky poklesu exportu zemědělských produktů zůstali bez práce.¹⁵⁷

Zatímco předchozí fáze *Puertos Francos* byla, až na krizi způsobenou pádem cen cochinitly na světových trzích, ve znamení zavádění nového režimu do praxe a pozvolnou rehabilitací a později rozkvětem kanárského hospodářství, druhá vývojová fáze *Puertos Francos* byla poznamenána hned dvěma ekonomickými krizemi. Tou první byla První světová válka, která poprvé upozornila kanárskou společnost na nedostatek režimu *Puertos Francos*, kterým byla naprostá závislost jejich hospodářství na kondici světového obchodu. Válečný konflikt otřásl vírou kanárské společnosti v režim *Puertos Francos* jako nástroj rozvoje jejich ekonomiky. Tu druhou a podstatně hlubší krizi přinesla Světová hospodářská krize. Tento okamžik definitivně uzavřel období hegemonie neoklasického ekonomického modelu, který ovládal světovou ekonomiku od 70 let 19. století. Víra v ideu liberálního modelu ekonomiky spolu s *Puertos Francos* a v autoregulační schopnost trhu jako nástroj ekonomické rovnováhy byla nahrazena myšlenkou, že jediným východiskem s ekonomické krize jsou státní intervence. Ostrovy byly ekonomicky v této době pevně svázány s trhy Velké Británie, Francie a Německa. A právě světová krize upozornila na nevýhody otevřenosti a závislosti kanárské ekonomiky na světových trzích, jako periferní zóna evropské obchodu. Ekonomika Kanárských ostrovů v 30. letech 20. století se zmítala mezi závislostí a podrozvinutostí. Kanárská společnost se ocitla na periferii, krizí zasažené, mezinárodní ekonomiky. Veškeré ekonomické i politické snahy najít východisko z ekonomické krize byly fustrované fašistickým vojenským převratem v červnu 1936, který nakonec fakticky zlikvidoval režim *Puertos Francos*.

8.4 *Puertos Francos* a změny ve společnosti

Při volání po změně tehdejšího daňového režimu v 1. polovině 19. století si kanárská společnost začala uvědomovat regionální sounáležitost a svoji výlučnost, společně identifikovala spoje potřeby a cíle. V tomto období můžeme najít počátky

¹⁵⁷ SUÁREZ BOSA, Miguel: Economía e instituciones en Canarias: La Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Las Palmas. Anuario de Estudios Atlánticos, nº 49, Patronato de la Casa de Colón, 2003. [cit. 23.11.2012]. Dostupné na [www:< http://estudiosatlanticos.com/documentos_propios.html>](http://estudiosatlanticos.com/documentos_propios.html).

plánování ostrovní ekonomiky založené na svobodném zahraničním obchodě o protekcionismu místní zemědělské produkce. Rozvoj kanárského regionalismu v období příprav reformy Puertos Francos z roku 1900 historicky zapadá do období rozvoje regionalistických hnutí na španělské pevnině ve druhé čtvrtině 19. století, jako byl například katalanismus, gallegismus, baskismus, valenciismus.¹⁵⁸ V případě kanárského regionalismu se nejednalo o kulturní či sociální charakter, ale o čistě politicko ekonomický. Jeho cílem bylo ochránit ekonomickou specifičnost provincie Kanárských ostrovů, která vychází ze speciálních fyzicko geografických podmínek.

Na začátku 20. století procházela společnost Kanárských ostrovů procesem změn. V první řadě se společnos ostrovů hierarchizovala. Podstatou společenského rozdělení byla ekonomická situace jednotlivce. Na vrcholu mocenské pyramidy společnosti byla menší skupina obchodní oligarchie. Střední vrstva společnosti byla početně velice omezená a tvořila jen malé procento obyvatelstva. Nejpočetnější základnu představovali dělníci zemědělského, průmyslového a přístavního sektoru. Změnou procházela struktura společnosti i její mentalita. Začínaly se objevovat obchodní a odborové organizace, které dohlížely na kvalitu pracovních podmínek a systém pracovních vztahů. Vůbec první odborová organizace na Kanárských ostrovech byla Asociación Obrera de Canarias založená v roce 1900 v Santa Cruz de Tenerife. Tu následovala v roce 1901 Asociación Gremial de Obreros de Gran Canaria. První zemědělské odborové organizace se objevily kolem roku 1910 (Sindicato Argícola del Norte de Tenerife), na ostrově Gran Canaria o něco později kolem roku 1922 (Sindicato Argícola del Norte de Gran Canaria,...).¹⁵⁹

Postupně se tradiční forma společnosti přeměnila v třídní model. Protože na Kanárských ostrovech chyběla průmyslová výroba, tak zde neproběhla klasická transformace společnosti typická pro industrializované země, ze které vzešla vrstva vlastníků výrobních prostředků a proletariát. Jediný proletariát, který se v této době na Kanárských ostrovech vytvořil, vzešel z prostředí přístavů a jejich zaměstnanců. Z tohoto přístavního proletariátu se postupně vytvořilo i první dělnické hnutí. Proces modernizace společnosti měl mnohem pomalejší proces než v pevninské části Španělska. I když se poměr zaměstnanců

¹⁵⁸ HOMOLOVÁ, Eva. *Proměny federalismu v současné Evropě - případová studie Španělska*. (online). Diplomová práce. Evropská studia, Katedra mezinárodních vztahů a evropských studií, Fakulta sociálních studií, MASARYKOVA UNIVERZITA. Brno, 2009. [cit. 16.6.2011]. Dostupné na [www:<http://is.muni.cz/th/143853/fss_m/Promeny_federalismu_v_soucasne_Evrope_final.txt>](http://is.muni.cz/th/143853/fss_m/Promeny_federalismu_v_soucasne_Evrope_final.txt).

¹⁵⁹ PAZ SANCHÉZ, Manuel, QUINTERO SANCHÉZ, Oliver. Pozn. 7.s. 106.

zemědělského sektoru postupně snižoval ve prospěch stavebního průmyslu a přístavních služeb, zaměstnával převážnou většinu aktivní populace Kanárských ostrovů.¹⁶⁰

¹⁶⁰ MILLARES CANTERO, Agustín; MILLARES CANTERO, Sergio; QUINTANA NAVARRO, Francisco a SUÁREZ BOSA, Miguel. Pozn. 69.,s. 248 – 263.

9 Závěr

Přesto, že uplynulo více než 160 let od založení *Puertos Francos*, je toto téma na Kanárských ostrovech stále aktuální. Především jeho dopady a výsledky, v kterékoli historické etapě, byly, jsou a ještě dlouhou dobu budou předmětem polemiky. Odkazy na toto téma můžeme najít v historických i současných periodikách a publikacích. Obecně lze říci, že období všeobecného veselí, se kterým došlo k přijetí nového režimu, vystřídalo období kritiky.

Pokud bych měla zhodnotit *Puertos Francos* jako ucelenou historickou etapu, vymezenou touto prací na období 1852 – 1936, došla bych ke kontroverzním závěrům. Výsledky *Puertos Francos* nebyly na časové ose konstantní, což tento režim činí ve své podstatě značně schyzofrenním. Potvrdilo se, že to, co je vhodné a výhodné v jedné historické etapě, se může v jiném historickém okamžiku ukázat jako škodlivé a nežádoucí. Jediným výsledkem komplexního hodnocení *Puertos Francos*, dle mého názoru, může být sinusoida ekonomického růstu a krizí, které Kanárské ostrovy v období 1852 – 1936 zažily.

Založením *Puertos Francos* na Kanárských ostrovech začala etapa formování kapitalistického modelu společnosti. *Puertos Francos* jsou oprávněně považované za základní kámen ekonomického systému, který zajistil v 2. polovině 19. století ekonomický a sociální rozvoj Kanárských ostrovů. Když uvážíme, že přístav je pro ostrovy jedinou vstupní branou pro ekonomické bohatství, myslím, že zákon z roku 1852 by měl být považován za nástroj ekonomického rozvoje Kanárských ostrovů, i když režim *Puertos Francos* nebyl plán ekonomického rozvoje jako takový, ale pouze daňová legislativa a nařízení platná pro přístavy upravující zahraniční obchod.

Někteří historikové zabývající se problematikou a vývojem daňové legislativy Kanárských ostrovů (José Gabaldón, Francisco Clavijo)¹⁶¹, považují *Puertos Francos* ve španělském národním měřítku za privilegium. Během téměř 400 let žila kanárská ekonomika pod diktátem centralistického modelu státního monopolu, který vydával restriktce a omezení úměrně tomu jak rostly nároky státní pokladny. Zahraniční obchod (především obchod s Indií) byla vždy hlavní naděje kanárské ekonomiky a právě proto nikdy tento obchod nemohl být zcela svobodný. Nedovoloval to především tehdejší

¹⁶¹ CARBALLO COTANDA, Antonio. *Canarias, Islas francas. Las especialidades económico-fiscales del archipiélago*. Santa Cruz de Tenerife: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Instituto Tinerfeño de Expansión Económica, 1970. 249 s.

všeobecný názor španělské vlády o obchodu s Amerikou. Pokud ekonomika Kanárských ostrovů trpěla 400 let prakticky blokádou jejího zahraničního obchodu, tak pouhé zrušení bývalého režimu se může zdát být privilegiem.

O pozitivním dopadu bezprostřední implementace *Puertos Francos* není pochyb. Došlo k zvýšení námořní dopravy a zahraničního obchodu, díky zrušení obchodních cel (export-import). Zvýšil se i export kanárských produktů a dovoz zahraničního zboží a což zajistilo lepší zásobování ostrovů. *Puertos Francos* se svými celními úlevami ale nebyly jedinou příčinou ekonomického rozvoje a nárůstu obchodní bilance. Mezi další neméně podstatné činitele patří zavedení telegrafického spojení s pevninou v roce 1883, zavedení obchodních skladů v roce 1893, technologické pokroky v polovině 19. století, námořní nároky britského impéria, které si z ostrovů udělalo svoji základnu, úspěch cochinitilly, rozšiřování přístavní infrastruktury atd.¹⁶² Na přelomu 20. století přístavy Kanárských ostrovů, především Las Palmas a Santa Cruz de Tenerife znamenaly pro Španělsko to co Liverpool pro Velkou Británii, Hamburg pro Německo, to co Amsterdam pro Holandsko.

Na druhou stranu lze konstatovat, že obchodní svobody zavedené od poloviny 19. století byly zároveň i příčinou ekonomických krizí, které sužovaly ostrovní ekonomiku v několika historických momentech jako například během pádu cen cochinitilly na světových trzích v 70. letech 19. století, První světové válka a Velká hospodářská krize. Problémem bylo, že objem a frekvence námořní přepravy a tudíž i přístavů, stejně jako celá kanárská ekonomika, je úzce napojená na klima mezinárodní ekonomiky. Období růstu i krize přístavní aktivity spolu s ekonomikou Kanárských ostrovů korelovaly s politickými a ekonomickými krizemi Evropy.

Achilovou patou zahraničního obchodu Kanárských ostrovů byla v tom, že export byl vždy jednostranně zaměřený a svázaný výhradně s jedinou plodinou, která když dosáhla svého maxima a začala upadat a uvedla ekonomiku ostrovů do krize. Na začátku 19. tento trend platil pro kanárské víno, po něm v polovině 19. století přišla cochinitilla a na konci 19. a začátku 20. století pak banány a rajčata.

Dle mého názoru byl režim *Puertos Francos* od 30. let 20. století neúčinný a nepoužitelný v rámci nového uspořádání světové ekonomiky proto, že nedokázal bojovat s dovozními cly zahraničních trhů. Zákon *Puertos Francos* bohužel nebyl

¹⁶² BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. Pozn. 18., s. 96.

nadčasový. Zrodil se v období rozkvětu mezinárodního obchodu, který vycházel z myšlenky volného obchodu. Stejně jako byla myšlenka volného obchodu nahrazena ideou státního intervencionismu, byla nutnost nahradit *Puertos Francos* novým režimem, který bude aplikovatelný na nové podmínky světové ekonomiky.

V 50. letech 20. století začal masivní rozvoj turistického ruchu, který představoval pro kanárskou společnost mnohem lepší perspektivu než zemědělská produkce. Toto období je charakteristické koncentrací obyvatelstva do měst a rozvojem sociálních služeb. V roce 1972 by vydán zákon *Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias*. Tento zákon konsolidoval legislativu *Puertos Francos* spolu se všemi daňovými privilegii. V roce 1986, kdy se Španělsko vstoupilo do Evropské unie, staly se Kanárské ostrovy periferií Evropy a příjemcem její finanční podpory. Hlavní motorem ekonomického rozvoje se stal turistický ruch. V současné době platí na Kanárských ostrovech na základě zákona 19/1994 (a jeho novel 3/1996 a 13/1996) tzv. *daňový systém Kanárských ostrovů*. Celé území Kanárských ostrovů je definován jako *Zvláštní kanárská zóna pro výrobní účely, zpracovatelské, manipulační a obchodní činnosti*.¹⁶³

Aktuální situace španělské ekonomiky, která se zmítá v hluboké krizi, nutí vládu činit nepopulární opatření vedoucí k úsporám státní pokladny. Dle José Mateo Díaze je obecně známé, že ve vysokých politických kruzích existují již od roku 2009 názory o zrušení kanárských daňových výhod, které jsou stěžejním pilířem ostrovní ekonomiky a jejího rozvoje ale zároveň únikem příjmů do státní pokladny.¹⁶⁴ Dle mého názoru, pokud by k tomuto opatření došlo, na Kanárských ostrovech by se mohla zvednout protišpanělská vlna odporu a separatistické tendence. Na základě osobní zkušenosti v průběhu studijního pobytu vím, že na ostrovech takové hnutí, které požaduje nezávislost Kanárských ostrovů, již existuje. V dnešní době Kanárské ostrovy sjednotily své zájmy, a společně usilují o pokračování svého ekonomického rozvoje, který by zrušením stávajících daňových podmínek skončil. Jestliže by byl zaveden režim, který by odporoval geograficky, klimaticky a strategicky vyjímečným podmínkám ostrovů, Španělsko by mohlo nést následky. Kanárské ostrovy, jako poslední zámořské teritorium, by mohly bojovat za samostatnost. Španělsko ztratilo díky své nekompromisnosti a egoismu obrovská zámořská teritoria a dalo tak vzniknout mnoha samostatným národům. Kanárské ostrovy by mohly být tím posledním.

¹⁶³ *Souhrnné teritoriální informace - Španělsko. (online)*. Businessinfo.cz. Zpracováno a aktualizováno zastupitelským úřadem ČR v Madridu ke dni 31. října 2012. [cit. 11.11.2012]. Dostupné na [www:<http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spanelsko-financni-a-danovy-sektor-18559.html>](http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spanelsko-financni-a-danovy-sektor-18559.html).

¹⁶⁴ MATEO DÍAZ, José. *Esquema de historia económica de las Islas Canarias*. Ediciones Idea, 2009.

Seznam použité literatury

ABREU GALINDO, Juan de. *Historia de la conquista de las siete islas de Gran Canaria*. Santa Cruz de Tenerife: Imprenta, Litografía y Librería Isleña, 1848.

ASCANIO Y POGGIO, Alfonso de. *El Régimen jurídico de los puertos francos de Canarias y la C.E.E.: "sobre el pasado, hacia el futuro"*. Las Palmas de Gran Canaria: Pérez Galdos, 1986.

BERGASA, Oscar y GONZALEZ VIEITEZ, Antonio: *Desarrollo y subdesarrollo de la economía canaria*. Madrid, Guadiana de Publicaciones, 1969.

BOURGÓN TINAO, Luis Pablo. *Los Puertos Francos y el Régimen Especial de Canarias*. Madrid: Instituto de estudios de Administración local, 1982.

BURRIEL DE ORUETA, Eugenio L. *El Puerto de La Luz en Las Palmas de Gran Canaria*. Las Palmas de Gran Canaria: Centro de Investigación Económica y Social de la Caja Insular de Ahorros de Gran Canaria, 1974. Boletín n. 18.

CARBALLO COTANDA, Antonio. *Canarias, Islas francas. Las especialidades económico-fiscales del archipiélago*. Santa Cruz de Tenerife: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Instituto Tinerfeño de Expansión Económica, 1970.

CIORANESCU, Alejandro. *Historia de Santa Cruz de Tenerife III (1803 – 1977)*. Santa Cruz de Tenerife: Caja General de Ahorros de Santa Cruz de Tenerife, 1978

COMÍN COMÍN, Francisco; POUSADA VALLEJO, Rafael, . *Alejandro Mon y Menéndez (1801 – 1882): Pensamiento y reforma de la Hacienda*. Madrid: Ministerio de Hacienda, 2002.

CRUZ GARCÍA, Tomás. *Ensayos sobre la economía canaria*. La Laguna de Tenerife : Consejo Superior de Investigaciones científicas. Instituto de estudios Canarios en la Universidad de la Laguna, 1961. Monografías – Sección III. Ciencias Económicas y Jurídicas. Volumen XVII.

Dějiny Latinské Ameriky. Koord. Josef Polišínský. Praha: Svoboda, 1979.

DÍAZ, José Mateo. *Esquema de historia económica de las Islas Canarias*. Ediciones Idea, 2009.

DIEGO CUSCOY, Luis. *Los guanches : vida y cultura del primitivo habitante de Tenerife*. Santa Cruz de Tenerife: Cabildo Insular de Tenerife, 1968.

FERNÁNDEZ ARMESTO, F., LOBO CABRERA, M., RUMEU DE ARMAS, A., BETHENCOURT MASSIEU, Q., GUIMERÁ RAVINA, A., GARCÍA PÉREZ, J. L., QUINTANA NAVARRO, F., HERNÁNDEZ GUTIÉRREZ, A. S., DAVIES, P. N., FISHER, J. R. *Canarias e Inglaterra a través de la historia*. Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria. Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 1995.

GARCÍA DE TORRES, J.: Los tabacos de Canarias y otras nebulosidades de la historia de la Hacienda Pública de España. 1879: Santa Cruz de Tenerife. s. 35.

GONZÁLEZ PADRÓN, Antonio María: *Carlos III y las islas Canarias (1759-1788). Las Palmas de Gran Canaria: Real Sociedad Económica de Amigos del País de Gran Canaria, 1988.*

GUERRA, José Miranda .*Estudio geográfico-económico de la isla de Gran Canaria*. Ediciones Idea. 2004.

GUIMERÁ PERAZA, Marcos: *José Murphy (1774-18..?) : su vida, su obra, sus incógnitas*. Santa Cruz de Tenerife: Confederación Española de Cajas de Ahorros, 1974. s. 84.
Hernández Martín Ulises. *El Comercio exterior canario(1880 - 1920)*. Importación y exportación. Taller de Historia. Marzo 1992.

HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *Puertos Canarios y Navegación Internacional (1880 – 1918)*. 1. Vydání. Santa Cruz de Tenerife: Ediciones Idea, 2004.

HERNANDEZ MARTIN, Ulises. Tenerife y el expansionismo ultramarino epopeo. (1880 - 1919). Publicaciones Científicas del EXCMO.Cabildo Insular de Tenerife. Número 5. Santa Cruz de Tenerife. Aula de Cultura de Tenerife, 1988.

HERNANDEZ MARTIN, Ulises. *El Comercio exterior canario (1880 - 1920)*. Importación y exportación. Taller de Historia. Marzo 1992.

JIMÉNEZ SÁNCHEZ, Sebastián. *Descripción Geográfica de Canarias y especial del grupo oriental*. Ediciones IDEA, 2006.

Junta de Comercio de Canarias. Santa Cruz de Tenerife, 1852. K vyd. přip. Miguel Miranda. (Jedná se o komunikaci Sr. Manuela Rafaela de Vargas určenou Juntě de Comercio de Canarias)

LUXAN MELENDEZ, Santiago de. *Puertos francos de Canarias. 150 años de historia*. Las Palmas: Cabildo Insular Gran Canaria, 2002. XV Coloquio de Historia Canario - America (2002).

MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M., RIVERO CEBALLOS, José Luis. *El concepto de crisis económica en la historia de Canarias*. In: Revista de Hacienda Canaria. Universidad de La Laguna.2009.

MATEO DÍAZ, José. Esquema de historia económica de las Islas Canarias. Ediciones Idea, 2009.

MILLARES CANTERO, Agustín; MILLARES CANTERO, Sergio; QUINTANA NAVARRO, Francisco a SUÁREZ BOSA, Miguel: *Historia contemporánea de Canarias*. Las Palmas de Gran Canaria, Obra Social de La Caja de Canarias, 2011.

MILLARES TORRES, Agustín: *Historia General de las Islas Canarias*, Las Palmas de Gran Canaria: EDIRCA, 1977

MORALES LEZCANO, Víctor: *Canarias en la dinámica del colonialismo español en Africa 1860-1975*. In: V Coloquio de Historia Canario-Americana (1982), koordinoval Francisco Morales Padrón . Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1985.

MURPHY, José. *Breves reflexiones sobre los nuevos aranceles de aduanas 1821*. K vydání připravil Marcos Guimerá Peraza. Las Palmas de Gran Canaria: Cabildo Insular de Gran Canaria, 1966.

NAVARRO MURCIA, Emilio: *Santa Cruz de Tenerife, un puerto de escala en el Atlántico. Estudio de geografía urbana*. Aula de cultura Tenerife, 1975.

OJEDA QUINTANA, Jose Juan. *Hacienda en Canarias desde 1800-1927*. Las Palmas de Gran Canaria: Real Sociedad Económica de Amigos del País, 1983.

PAZ SANCHÉZ, Manuel, QUINTERO SANCHÉZ, Oliver: *La Historia de Canarias. El mejor compendio histórico del archipiélago canario*. 1. vydání. La Palmas: Centro de la Cultura Popular Canaria, 2008.

PERAZA DE AYALA, José: *El régimen comerial de Canarias con Indias en el siglo XVI, XVII y XVIII*. 2009. Ediciones Idea.

QUINTANA NAVARRO, Francisco. *Barcos, negocios y burgueses en el Puerto de La Luz (1883-1913)*. Las Palmas de Gran Canaria: La Caja de Canarias, 1985.

QUINTANA NAVARRO, Francisco. *Informes consulares británicos sobre Canarias (1856 – 1914)*. Vol. I., Madrid: 1992.

RAMÍREZ ATENZA, Pedro M.; DE VARGAS, Manuel Rafael.; a další. *La lucha por las libertades comerciales y la implantación de los puertos francos*. 1. vyd. K vydání připravil a poznámky sestavil GONZÁLEZ JEREZ, Alfonso a GUERRA PALMERO, Ricardo A. Santa Cruz de Tenerife: Idea, 2009.

REYES GONZÁLES, Nicolás; SÁNCHEZ JIMÉNEZ, Carmen. *La situación portuaria de 1902 como reflex del pleito insular. Anuario del Archivo Histórico Insular de Fuerteventura*. 1988.

RODRÍQUEZ, Fernando a DE ACUÑA, Rodríguez: *Formacion de la economía canaria (1800 – 1936)*. Madrid: Biblioteca financiera del Banco Occidental, 1981.

SUÁREZ ACOSTA, José Juan .: *Conquista y colonización*. RODRÍGUEZ LORENZO, Félix ; QUINTERO PADRÓN, Carmelo L La Laguna : Centro de la Cultura Popular Canaria, 1988. Historia popular de Canarias.

Elektronické zdroje:

Apoyos y Servicios a la Comercialización Agropecuaria (ASERCA). *Estudio del mercado mundial de la cochinilla del nopal*. (online). [cit. 8.8.2012]. Dostupné na www: <http://www.infoaserca.gob.mx/proafex/COCHINILLA_NOPAL.pdf>

BROWN, Leslie. *Pedalling across the Atlantic ocean. A new world record attempt*. (online). Tenerife training. Zveřejněno 15.2.2008. [cit. 12.2.2011]. Dostupné na www: <<http://www.tenerife-training.net/Tenerife-News-Cycling-Blog/2008/02/spanish-island-life/pedalling-across-the-atlantic-ocean-a-new-world-record-attempt/>>.

Constitución política de la monarquía española promulgada en Cádiz a 19 de marzo de 1812. (online). Congreso de los Diputados. [cit. 17.8.2012]. Dostupné na www: <http://www.congreso.es/docu/constituciones/1812/ce1812_cd.pdf>.

Gaceta de Madrid. Číslo 6595. Ze dne 13.7.1852.(online). [cit. 19.5.2010]. Dostupné na www: <<http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf>>.

Gaceta de Madrid. Číslo 72. Ze dne 13.3.1900.(online). [cit. 19.5.2010]. Dostupné na www: <<http://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1852/6595/A00001-00002.pdf>>.

HERNÁNDEZ GONZALES, Manuel. *Jose Murphy (1774 – 1841) Del reconocimiento de la independencia se America a su exilio y muerte en Mexico*.(online). Universidad de la Laguna. Dialnet. [cit. 17.8.2012]. Dostupné na www: <dialnet.unirioja.es/servlet/fichero_articulo?codigo...>.

HOMOLOVÁ, Eva. Proměny federalismu v současné Evropě - případová studie Španělska. (online). Diplomová práce. Evropská studia, Katedra mezinárodních vztahů a evropských studií, Fakulta sociálních studií, MASARYKOVA UNIVERZITA. Brno, 2009. [cit. 16.6.2011]. Dostupné na www: <http://is.muni.cz/th/143853/fss_m/Promeny_federalismu_v_soucasne_Evrope_final.txt>.

MACÍAS HERNÁNDEZ, Antonio M. : *Canarias, una economía insular y atlántica*. (online). In: Historia económica regional de España. Siglos XIX y XX. Dialnet. [cit. 17.12.2012]. Dostupné na na www: < <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4023614>>.

ŘÍHOVÁ, Kateřina. *Události formující podobu mezinárodního obchodu od druhé poloviny 19. století* (online). E-polis.cz, 2. květen 2006. [cit. 11.1.2011]. Dostupné na www: <<http://www.e-polis.cz/svetova-ekonomie/147-udalosti-formujici-podobu-mezinarodniho-obchodu-od-druhe-poloviny-19-stoleti.html>>.

SILVA SÁNCHEZ, Carlos, SUÁREZ BOSA, Miguel: *Evolución de la producción el comercio de la grana cochinilla, siglo XVI-XIX*. (online. Revista de Indias, 2006, vol. LXVI, núm. 237. [cit. 1.2.2011]. Dostupné na www: <<http://revistadeindias.revistas.csic.es/index.php/revistadeindias/issue/view/34>>.

Souhrnné teritoriální informace - Španělsko. (online). Businessinfo.cz. Zpracováno a aktualizováno zastupitelským úřadem ČR v Madridu ke dni 31. října 2012. [cit. 11.11.2012]. Dostupné na [www:< http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spanelsko-financni-a-danovy-sektor-18559.html>](http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/spanelsko-financni-a-danovy-sektor-18559.html).

SUÁREZ BOSA, Miguel: *Economía e instituciones en Canarias: La Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Las Palmas*. Anuario de Estudios Atlánticos, n^o 49, Patronato de la Casa de Colón, 2003. [cit. 23.11.2012]. Dostupné na [www:< http://estudiosatlanticos.com/documentos_propios.html>](http://estudiosatlanticos.com/documentos_propios.html).

SUÁREZ BOSA, Miguel: *El Tráfico de mercancías por el Puerto de La Luz y de Las Palmas*. (online). In: XIII Coloquio de Historia Canario-Americana ; VIII Congreso Internacional de Historia de America (AEA) (1998). Koordinoval Francisco Morales Padrón, 2000, [cit. 12.2.2011]. Dostupné na [www: < http://www.americanistas.es/biblo/textos/08/08-147.pdf>](http://www.americanistas.es/biblo/textos/08/08-147.pdf).

TORREJÓN CHAVES, Juan. *La creación del puerto franco de Cádiz y sus efectos sobre el tráfico de buques y mercancías.(online)*. Universidad de Zaragoza. [cit. 17.8.2012]. Dostupné na [www:< http://www.unizar.es/eueez/cahe/torrejon.pdf >](http://www.unizar.es/eueez/cahe/torrejon.pdf).

Přílohy:

- 1) Gaceta de Madrid. Číslo 6595. Ze dne 13.7.1852.

